Illinois U Library

France

ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ

LE 40^E^ SALON DE L'AUTOMOBILE

NUMÉRO SPÉCIAL

Grands Noms

de

BOURGOGNE

BOUCHARD AINÉ & FILS, A BEAUNE

BOUCHARD PÈRE & FILS, AU CHATEAU, BEAUNE

J. FAIVELEY, A NUITS-SAINT-GEORGES

GEISWEILER & FILS, A NUITS-SAINT-GEORGES

LUPÉ-CHOLET & CIE, A NUITS-SAINT-GEORGES

DE MOUCHERON & CIE, CHATEAU DE MEURSAULT

POULET PÈRE & FILS, A BEAUNE

ANTONIN RODET, A MERCUREY

CHARLES VIÉNOT, A PREMEAUX PAR NUITS-SAINT-GEORGES

Négociants-Eleveurs en Grands Vins de Bourgogne

représentent des siècles de tradition

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

Fondateur Georges Oudard

Comité de Direction :
Président : Vincent Delpuech.
Directeur : G. Cahen-Salvador.
Administrateur : S.-M. Quilici.

13, rue Saint-Georges. — Paris IXe

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégr. : ÉDIFRANCILUS

★

TARIFS D'ABONNEMENT

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

ABONNEMENT N° 1		ABONNEMENT N° 2	
Un an	6.000	Un an	7.000
6 mois	3.100	6 mois	3.600

ÉTRANGER

ABONNEMENT N° 1		ABONNEMENT N° 2	
Un an	7.250	Un an	8.600
6 mois	3.725	6 mois	4.400

L'ABONNEMENT N° 1 est composé de 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE.

L'ABONNEMENT N° 2 comprend 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE et les 24 numéros de notre supplément théâtral et littéraire.

Le supplément théâtral et littéraire, réservé aux seuls abonnés, leur sera adressé à raison de 2 fascicules par livraison mensuelle.

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois.
Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 60 francs en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

★

NOTRE COUVERTURE

LES BELLES JOURNEES d'automne sont favorables aux randonnées en automobile, aux haltes où l'on prend plaisir à jouer avec le chien familier, ravi de pouvoir s'ébattre en plein air. Ce sont ces joies que notre couverture évoque en ce début d'octobre où le Salon de l'automobile, qui marque avec éclat la reprise de la « Saison », va connaître l'affluence des visiteurs qui se pressent chaque année au Grand Palais.

LORSQUE les étendards des Lieux Saints de Marrakech précédaient à Rabat le cortège du nouveau sultan.

N° 403 OCTOBRE 1953

SOMMAIRE

Le 40e Salon de l'Automobile

CE QUE VOUS VERREZ AU GRAND PALAIS ET CE QUE VOUS N'Y VERREZ PAS

★

Les nouvelles voitures.
L'industrie mondiale automobile.
Les productions nationales.
Les formes de la carrosserie.
La voiture nommée Désir.
La X-100, voiture de demain.
Il y a cinquante ans...
Scooters, motos, vélomoteurs.

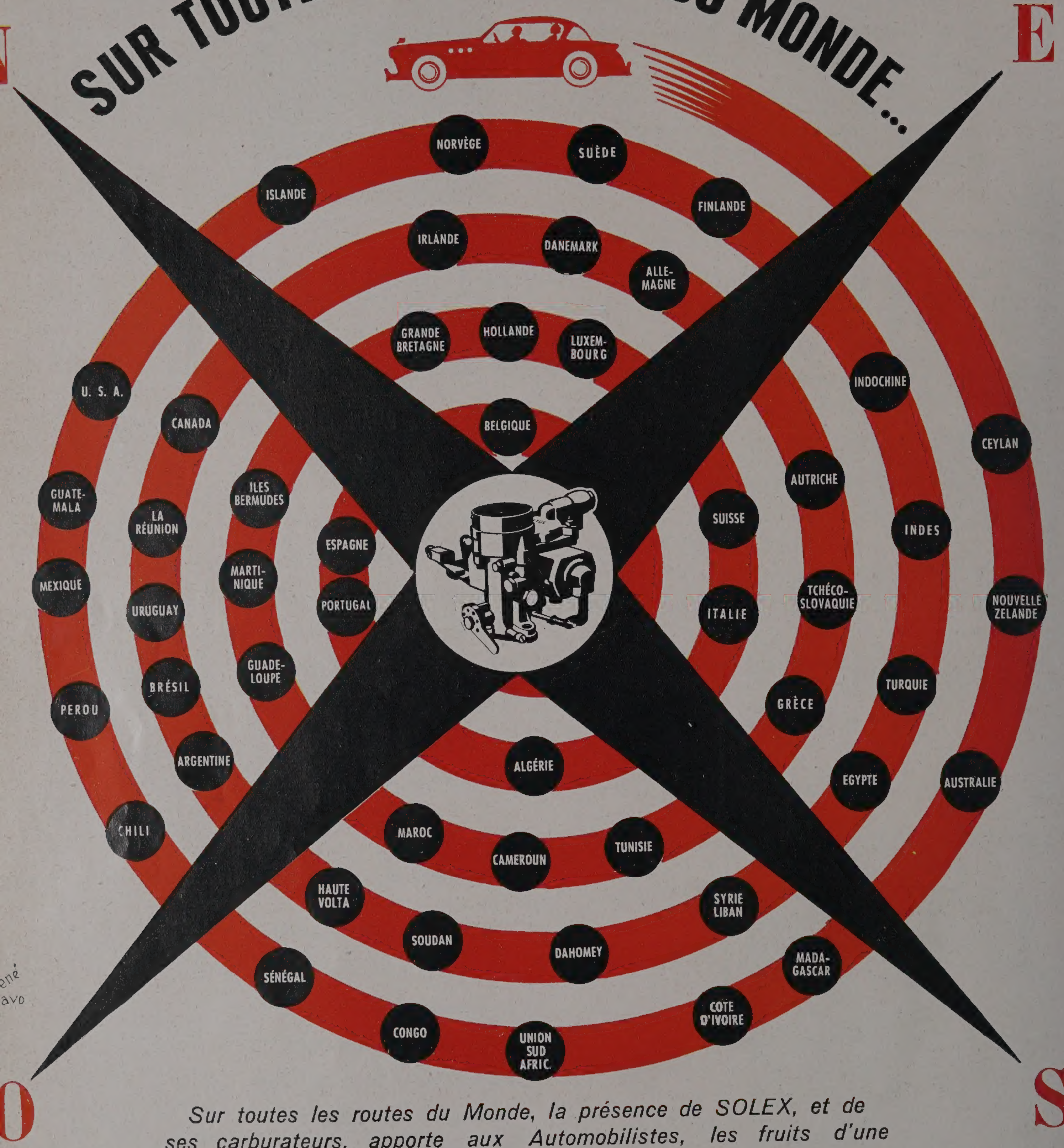
★

L'Actualité mondiale

Paris-Istamboul-Bagdad.
Islam et Chrétienté.
La chasse à travers les âges.
La mer et la montagne.
Jolies robes et belles maisons.
Autant en emporte le vent.
Aux quatre coins du monde.
La vie des Lettres et du Cinéma.

Avec ce numéro, nos abonnés de la catégorie n° 2 reçoivent en supplément littéraire deux fascicules : **LE SECRET DE VAN GOGH, par Pierre MAROIS - I et II.**

SUR TOUTES LES ROUTES DU MONDE...



Sur toutes les routes du Monde, la présence de SOLEX, et de ses carburateurs, apporte aux Automobilistes, les fruits d'une action constamment inspirée par le PROGRÈS, et résumée par :

TECHNIQUE *éprouvée* ● ***PRÉCISION*** *rigoureuse* ● ***SERVICE*** *empressé*

SOLEX

GOUDARD & MENNESSON, Constructeurs - NEUILLY-sur-SEINE - **Au Salon : Stand 3 - Balcon U**

L'Allemagne a présenté : deux Borgward, une Opel-Olympia, une D. K. W., une Champion, une Lloyd, une Tippel-Marathon, deux versions grand sport de la Porsche, trois petits véhicules : Fuldamobil, Kleinschnittger et Messerschmitt.

La Grande-Bretagne : une Hillman, une Standard-Vanguard, la 2 litres sport Triumph, en version définitive.

L'Italie: les Fiat 1100 et 1400 diesel, la Lancia-Appia et la Siata 400, plus deux « petits », l'Isetta et le Microbo.

La Belgique : un prototype Minerva dérivant de la Cemsa-Caproni.

Enfin, parmi les modifications apportées aux voitures américaines, et notamment l'adoption de servo-directions pour les plus puissantes, on a particulièrement remarqué la nouvelle Studebaker.

On trouvera, d'autre part, des renseignements complémentaires sur ces nouveaux modèles. Un grand nombre de visiteurs du Grand Palais les examineront avec l'intérêt qu'ils méritent.

LA ROVIN bénéficie de sept années d'expérience : nouveaux câbles de freins sous gaines étanches évitant le graissage, phares encastrés et ailerons arrière affinant la ligne, nouveaux sièges, appareils de bord en deux couleurs, combiné phares-code-avertisseur d'une conception toute récente, etc.

EN ce qui concerne la production française, sauf surprises — très improbables — de toute dernière heure, qui ne pourraient venir que de Citroën, et la présentation de modèles spéciaux s'adressant à une clientèle limitée, on ne doit trouver au Salon aucun nouveau modèle puisque la Panhard modèle 1954 a déjà été présentée au public.

Point n'est besoin de dire qu'il serait injuste, et d'ailleurs inexact, de penser que les voitures 1954 des diverses marques françaises seront strictement identiques à celles de 1953. Partout l'on a travaillé sans relâche pour apporter continuellement des améliorations — plus ou moins importantes, mais toujours intéressantes pour le client.

Dans la plupart des usines on demande au personnel de faire toutes suggestions de nature à perfectionner les voitures construites ou leur usinage, et des primes récompensent toutes les idées mises en application.

La lecture des revues d'information publiées par les grandes marques et réservées à leur personnel est, à cet égard, fort instructive. Par exemple, dans le dernier numéro, que nous avons entre les mains, des *Echos de la Simca,* sur soixante et onze suggestions, dix-huit ont été primées (primes variant entre 1.000 et 156.000 francs), c'est-à-dire que les perfectionnements proposés seront appliqués. La seule source extérieure aux bureaux d'études s'est donc traduite par dix-huit améliorations apportées en un mois. Il faut naturellement y ajouter celles dont les responsables sont les organismes qualifiés. On retrouve d'ailleurs des suggestions qui sont arrivées trop tard parce que déjà mises en application.

Cet exemple précis montre une face du travail accompli, il montre aussi que le fait de conserver les mêmes modèles n'a pas pour résultat de faire régner une douce torpeur à l'intérieur des services de nos usines.

« Rien de nouveau ? » Oui, à l'examen superficiel de nos voitures et si l'on ne considère que des nouveautés révolutionnaires. En réalité, il y a chaque jour du nouveau.

On pourrait s'étonner que ce travail constant, titre de gloire pour les constructeurs, soit en quelque sorte pudiquement voilé par eux.

Il n'est possible d'en concevoir l'explication que dans la propension des marques concurrentes au dénigrement systématique, tranformant le meilleur en arguments du pire:

« Faut-il qu'il y ait un nombre extraordinaire de choses qui clochent pour qu'on soit obligé d'y apporter tant de modifications... »

Comme si toute voiture, quelles que soient ses qualités, n'était pas toujours perfectible !

LES TROIS BARRES CHROMEES caractérisent la 4 CV Renault 1954. Mais la voiture comprend un grand nombre de perfectionnements : plus de place pour les passagers et, dans le coffre avant, thermomètre d'eau qui, joint à une tirette commandant le rideau du radiateur, permet de rouler constamment à la meilleure température (bravo !), nouveau système de chauffage, etc.

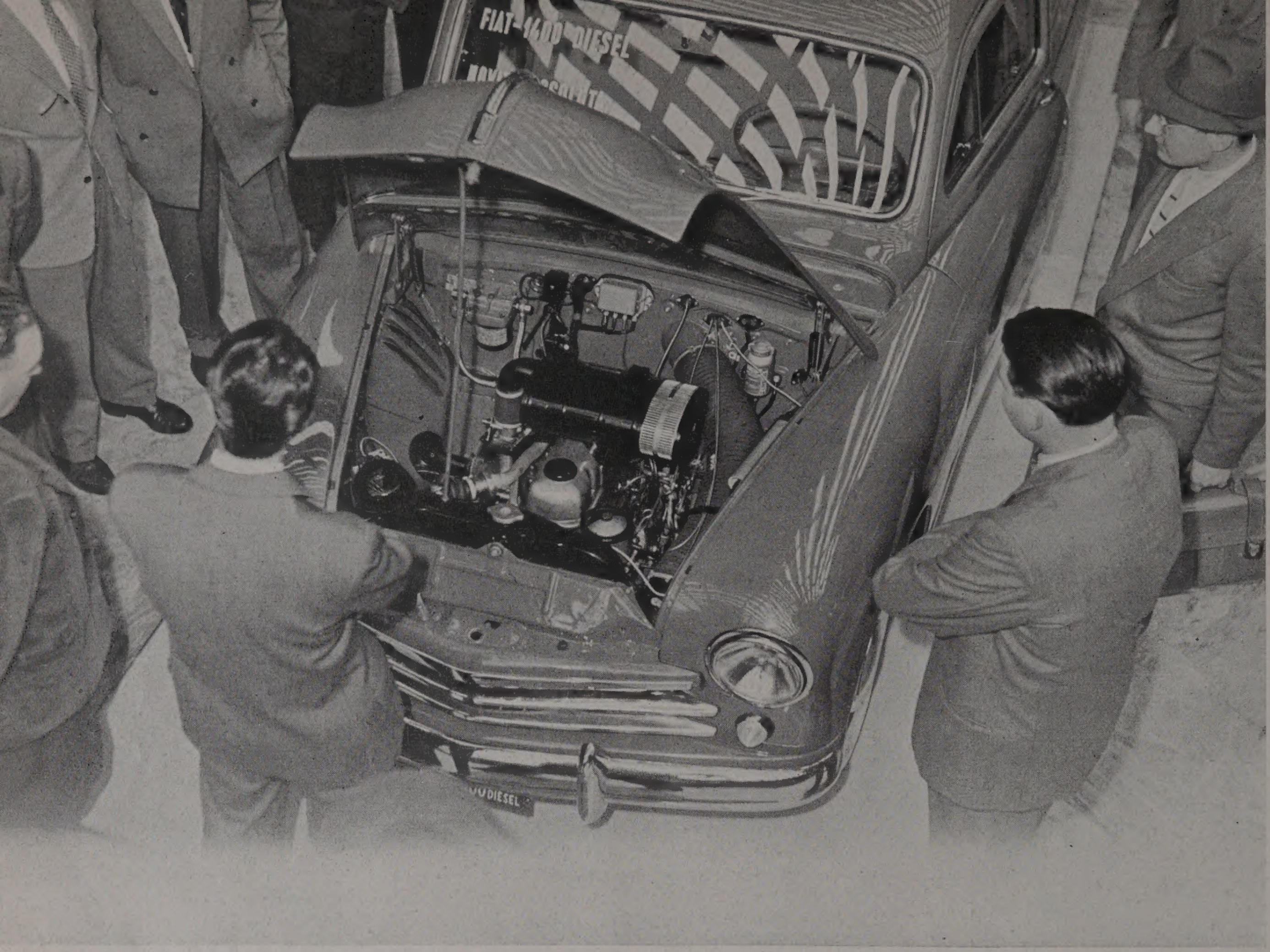
L'ERE des présentations tapageuses, pour ainsi dire chaque année, de nouveaux modèles est définitivement révolue. Faudrait-il le déplorer en regret de l'activité fiévreuse et quelque peu désordonnée, mais si intensément vivante, qui fut celle des âges où toutes les solutions ayant trait à l'automobile étaient en discussion ?

Nous sommes à une autre époque, celle de la maturité, moins passionnante, peut-être, à observer que les turbulences de la jeunesse, mais qui présente pourtant des avantages certains.

Grâce au travail opiniâtre et de tous les instants que s'imposent nos constructeurs, nous disposons maintenant de voitures de plus en plus sûres, de plus en plus agréables, de plus en plus économiques dans leur emploi.

Le temps des aventures est passé. Mais qui donc consentirait à en accepter les risques dans les conditions actuelles de la circulation ?

★



★ UNE DES NOUVEAUTES du Salon de Turin fut la 1400 Fiat à moteur diesel rapide, du type monté sur le camion léger. Cette voiture permet à celui qui roule beaucoup une très grande économie à l'usage. Elle convient particulièrement à son emploi comme taxi.

L'ANNÉE 1953 A VU SORTIR UN CERTAIN NOMBRE DE NOUVELLES VOITURES QUI ONT ÉTÉ PRÉSENTÉES AUX DIVERS SALONS DE BRUXELLES, GENÈVE, FRANCFORT ET TURIN

IL fut un temps où la plupart des nouveautés automobiles de l'année étaient présentées pour la première fois au Salon de Paris. Mais en octobre il ne peut être question que de nouveautés qui ne prendront guère la route avant le début de l'année suivante. En somme, l'on exposait alors des prototypes qui avaient encore généralement besoin d'une certaine mise au point.

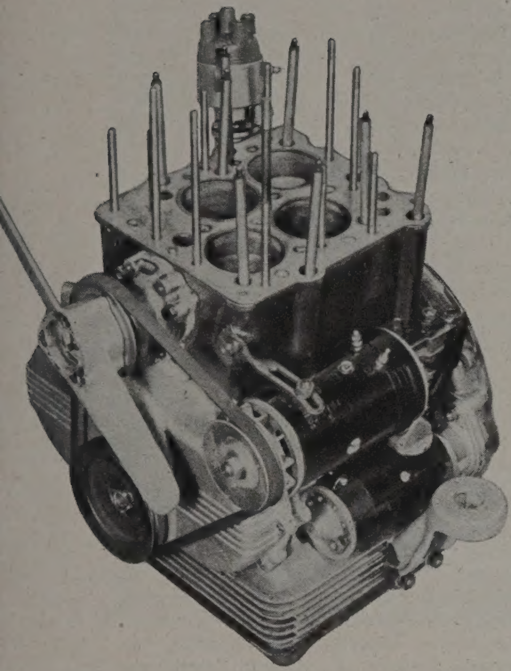
Cette formule demeure, et l'on trouvera encore au Grand Palais des modèles livrables seulement en 1954. Pourtant, les constructeurs ont maintenant tendance à ne plus exposer des prototypes dans les divers Salons européens, mais bien des modèles dont les essais ont été terminés et qui commencent à entrer en fabrication. C'est dire que pour trouver les voitures nouvelles de 1953, c'est-à-dire celles qui ont pu être livrées dans le courant de l'année, il nous faudra nous reporter aux Salons qui se sont tenus dans les premiers mois de l'année, à Bruxelles, à Genève, à Francfort et à Turin.

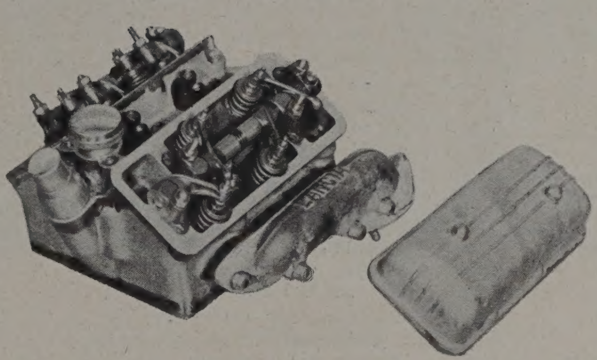
En passant en revue les modèles nouveaux qui y furent présentés, nous pourrons nous faire une idée de l'orientation en 1953 de la construction automobile.

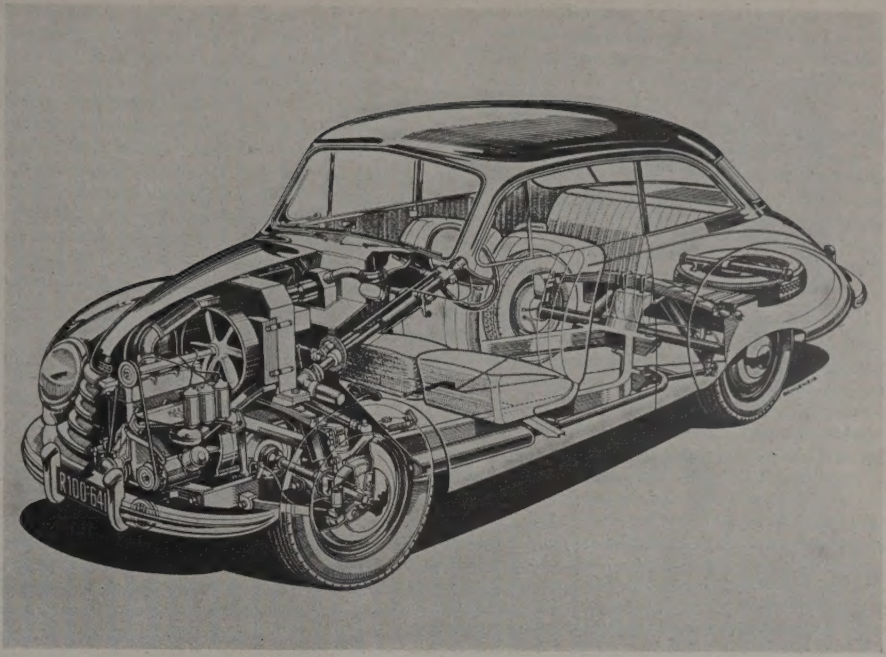
AU SALON DE BRUXELLES

LE Salon belge a lieu en février. C'est dire qu'il ouvre véritablement la saison et qu'on tient à y présenter les nouvelles voitures dont la mise au point de la construction a été parachevée pendant l'hiver pour l'offensive commerciale de l'année suivante.

L'ORIGINAL MOTEUR de la Lancia Appia : un quatre cylindres en V, mais un V dont les branches, très fermées, ne font entre elles qu'un angle de 10 degrés. Cette disposition permet un moteur très compact dans lequel on gagne non seulement en encombrement, mais encore dans la longueur du vilebrequin.







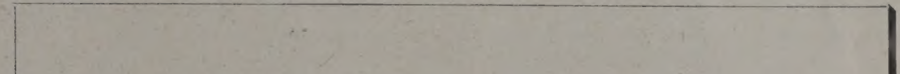
AU SALON DE FRANCFORT, Auto-Union a présenté une nouvelle D. K. W. Sonderklasse, traction avant avec moteur trois cylindres à deux temps, correspondant à un six cylindres à quatre temps en ce qui concerne le nombre d'explosions pendant un tour de moteur.

L'effort des diverses marques, tant européennes qu'américaines, est d'autant plus important que la Belgique, qui constitue un marché d'un certain intérêt, ne fabrique pas de voitures... ou plutôt avait cessé d'en fabriquer depuis plusieurs années, car nous verrons qu'une de ses anciennes marques, Minerva, tente de reprendre la construction.

Si au point de vue local cette tentative de Minerva de recréer une marque spécifiquement belge de voitures constituait l'événement du Salon, la sensation parmi les « certitudes » présentées fut certainement causée par les nouvelles Studebaker, dont les lignes affinées, dues d'ailleurs à l'apport italien de Pinin Farina, ont été très admirées.

Studebaker est, depuis plus de cinq ans, à la pointe des innovations hardies concernant la carrosserie. C'est à Studebaker qu'on a dû, et cela dès 1947, d'avoir donné vers l'arrière une visibilité égale à celle dont on bénéficie à l'avant ; principe qui a fait ensuite universellement école. La nouvelle « starlight », en coupé et en faux cabriolet, a son toit à une hauteur de 1 m. 42, soit 10 centimètres de moins que les autres modèles.

Le prototype Minerva s'est inspiré du remarquable châssis italien Cemsa-Caproni que nous avons vu naguère au Salon de Paris, où l'on s'accorda à saluer en lui l'une des études les plus intéressantes ayant trait à la voiture automobile. La faillite du groupe Caproni vint détruire les espoirs qu'on pouvait fonder sur la voiture.



LA LANCIA APPIA, contrairement à la Lancia Aurelia, où le bloc embrayage et changement de vitesse était accolé au pont arrière, reprend les dispositifs classiques : les organes de transmission faisant corps avec le moteur. De même, la suspension arrière est assurée cette fois par ressorts à lames.

On se rappelle qu'il s'agissait d'un châssis-plate-forme caissonné, d'une transmission par traction avant à laquelle s'attelait un moteur à quatre cylindres horizontaux opposés deux à deux et refroidis par eau.

Si le prototype Minerva conserve, naturellement, les grands principes de construction de la Cemsa-Caproni et de son moteur, en revanche ce dernier a été établi avec le refroidissement par air. La Minerva passera-t-elle au stade de la construction en série ? Il faut le souhaiter.

Mais retournons aux modèles américains présentés pour la première fois à Bruxelles. Toutes les puissantes voitures comportent une servo-direction, soit hydraulique, soit mécanique. C'est un échelon de plus franchi dans le but de faciliter les manœuvres sur place pour le parcage. Car l'utilité de ce genre de dispositif n'apparaît guère en cours de route, où même il n'est peut-être pas exempt d'inconvénients : c'est qu'il n'est pas indifférent, dans un virage, de « sentir » quelque peu sa direction, et une trop grande douceur nuit parfois à la précision.

Dans leurs modèles 1953 les voitures américaines ont vu fréquemment accroître encore la puissance de leur moteur, allant jusqu'à 205 CV pour la Lincoln V 8. D'autre part, on a noté l'apparition d'un certain nombre de types dont les carrosseries se rapprochent des carrosseries sport... mais avec quelque timidité pourtant et certaines solutions assez surprenantes, telle la position à l'extérieur de la roue de secours.

Du côté allemand, le groupe de Brême : Borgward, Goliath, Lloyd, a sorti quelques nouveautés. Deux Borgward, l'une, avec moteur diesel 1.800 centimètres cubes, l'autre, une 6 cylindres 2 l. 400 ; et une petite Lloyd qui, malgré son minuscule moteur à deux temps de 500 centimètres cubes, est carrossée en « autobus » à six places, carrosserie réalisée en contreplaqué, selon la formule employée par la marque et dont nous avons vu un exemplaire au Salon de Paris sur une même Lloyd, mais en deux places. Une Goliath était présentée en carrosserie sport aux formes avant très plongeantes.

A Bruxelles également une voiture I. F. A., production de l'Allemagne de la zone orientale, version de la populaire D. K. W. avec moteur 3 cylindres, deux temps, 896 centimètres cubes, traction avant.

Enfin la petite voiture allemande Trippel à moteur arrière était présentée en deux prototypes Marathon aux formes de carrosserie très étudiées. Il est prévu que cette voiture pourrait être construite dans plusieurs pays, soit avec le moteur allemand Zundapp, soit avec le moteur français Panhard.

AU SALON DE GENEVE

C'EST le Salon de Genève qui a eu le privilège d'offrir la présentation de la nouvelle 1100 Fiat qui constitue certainement l'un des principaux événements de l'année. Non pas qu'il s'agisse à proprement parler d'une voiture révolutionnaire, mais, selon l'expression d'un de nos confrères, « son auteur a repensé le problème automobile », ce qui est plus et mieux. Toutes les solutions adoptées, tant dans le domaine mécanique que dans celui de la carrosserie, tendent vers le même but : se préoccuper surtout des occupants et leur réserver la place et le confort maxima. « En somme, me disait M. Giacosa, ingénieur en chef de la Fiat, l'idéal, dans une voiture, serait qu'il n'y eût pas de mécanique du tout, et que les passagers disposassent de toute la place intérieure constituant les cotes extérieures d'encombrement de la voiture. » Boutade qui a néanmoins dirigé les études de la voiture, puisque celle-ci est, dans le monde, celle dont le rapport est le meilleur entre les dimensions intérieures et les dimensions extérieures. Ce qui fait de la 1100 une voiture très spacieuse pour les occupants mais qui demeure néanmoins très maniable.

La Grande-Bretagne exposait quelques nouvelles voitures : Hillman, Standard et Triumph.

Les Hillman « Anniversary », pour les vingt et un ans du groupe Rootes, avec quatre carrosseries habillant un châssis dont le moteur est un 4 cylindres de 1.265 centimètres cubes à soupapes latérales.

On y a vu également une nouvelle version de la Standard « Vanguard », dont on a principalement modifié la carrosserie, et une Triumph 2 litres sport qui avait été déjà présentée au Salon de Londres, mais qui a subi depuis quelques aménagements.

Dans le groupe des voitures allemandes, pas grand-chose de nouveau, et cela tient à la proximité du Salon de Francfort, qui suit celui de Genève : une version Grand Sport de la Porsche, avec châssis tubulaire et dans laquelle le moteur a été placé en avant de l'essieu arrière ; et d'autre part, la Denzel, réalisée en Autriche, qui est une adaptation sport de la Volkswagen, dans le genre Porsche, mais simplifiée.

Pour la première fois, la voiture suédoise S. A. A. B. était exposée hors de ses frontières. C'est une traction avant équipée d'un moteur 2 cylindres deux temps de 764 centimètres cubes.

AU SALON DE FRANCFORT

LE Salon de Francfort diffère de ce qu'on a coutume de voir : ici, en plus des stands groupés dans des halls de grandes dimensions, il existe un grand nombre de pavillons spéciaux pour les principales marques, qui peuvent ainsi disposer, selon leurs moyens, d'emplacements très importants. Le résultat, que retient surtout le visiteur, c'est que l'Exposition de Francfort couvre plus de 7 hectares !

Contrairement à ce qu'on avait pu croire, ce Salon ne nous a pas présenté beaucoup de nouveautés allemandes. De

UNE DES HILLMAN (Californian, faux cabriolet à toit fixe) présentée pour le 21e anniversaire de la fondation du groupe Rootes. Le moteur, un quatre cylindres de 1.265 cmc., reste du modèle à soupapes latérales. La Hillman vise ainsi à la voiture confortable, silencieuse et sûre, mais sans prétentions sportives.

GRAND SUCCES au Salon de Turin pour la 1100 Fiat sectionnée. L'aspect harmonieux et ramassé de la voiture est caractéristique. C'est, dans le monde, la voiture qui bénéficie du meilleur rapport entre les dimensions intérieures et l'encombrement extérieur.

l'autre côté du Rhin, les progrès de l'industrie de l'automobile ont été si rapides que ce qui importe aujourd'hui c'est bien plus d'augmenter la production des modèles actuels que de créer de nouvelles voitures. Cette constatation vaut, par exemple, pour Mercédès. Et ce sera principalement dans le domaine des très petits véhicules qu'on trouvera du nouveau. Au reste, cette situation est commune à tous les pays où est établie la production de voitures en grandes séries. Ce sont seulement les « petits » qui sortent des prototypes, assez peu coûteux d'établissement et dont on n'est d'ailleurs jamais très sûr que leur construction passera dans le domaine commercial.

Comme la 1100 Fiat constitua l'attraction majeure du Salon de Genève, l'Opel Olympia Rekord fut la sensation du Salon de Francfort. La nouvelle voiture américano-allemande (car on sait que l'Opel appartient à la filiale allemande de la General Motors) a quelques affinités d'aspect avec la Chevrolet, mais naturellement en plus petit, puisque son moteur est un 4 cylindres de 1.488 centimètres cubes, soit d'une cylindrée n'atteignant pas la moitié de celle de la voiture « populaire » américaine. Mais les principes de construction européens s'affirment dans la nouvelle Opel par la suppression du châssis-cadre et son remplacement par la formule de la carrosserie dite autoportante, ou carrosserie-poutre, si l'on préfère.

A côté de cette « nouveauté-phare » du Salon de Francfort, les autres étaient quelque peu éclipsées.

On pourrait cependant noter la nouvelle D. K. W. Sonderklasse, fabriquée par Auto-Union, traction avant à moteur à deux temps, 3 cylindres en ligne, d'une cylindrée de 896 centimètres cubes, analogue par conséquent à celui de l'I. F. A. construit en zone orientale et dont nous avons signalé l'apparition au Salon de Bruxelles.

La marque Champion, qui avait interrompu sa production, présentait une nouvelle voiture à moteur Heinkel à deux temps, soit de 1.400 centimètres cubes, soit de 1.460 centimètres cubes, confirmant ainsi la faveur dont jouit en Allemagne la solution du moteur à deux temps.

Enfin, dans le département des très petits véhicules, dont la formule de

construction s'apparente plutôt au motocycle qu'à la voiture, se trouvaient le Kleinschnittger deux places à moteur 125 centimètres cubes, le Fuldamobil 360 centimètres cubes et surtout une sorte de scooter à trois roues, deux places en tandem, carrossé en conduite intérieure tout acier, dans lequel on pénètre par basculement de la partie supérieure, véhicule animé par un moteur 175 centimètres cubes et construit — ô surprise — par Messerschmitt.

AU SALON DE TURIN

LE Salon de Turin a été caractérisé par la première présentation en Italie de la 1100 Fiat, l'apparition de la Lancia Appia et celle de la Fiat 1400 à moteur diesel.

D'autre part, selon la tradition, l'exposition des carrossiers était particulièrement intéressante, les carrossiers italiens faisant incontestablement figure de chefs d'école dont s'inspire le monde entier. Notons enfin quelques timides essais de création de véhicules populaires.

La Lancia Appia remplace le modèle Ardea. Ses formes de carrosserie se rapprochent évidemment de celles de la Lancia Aurelia. Mais l'analogie s'arrête là et les solutions mécaniques des deux modèles sont très différentes. Car si le moteur est en V dans les deux cas, l'ouverture des branches du V n'est que de 10° dans l'Appia, contre 60° dans l'Aurelia. Toutefois, tandis que l'Aurelia comporte le rejet à l'arrière de l'embrayage et de la boîte de vitesses, l'Appia est de la formule classique — et d'une construction certainement plus économique — avec un seul bloc moteur-embrayage-boîte placé à l'avant. La cylindrée de l'Appia est de 1.100 centimètres cubes. Mais, malgré sa similitude de cylindrée, la Lancia ne peut entrer en concurrence avec la 1100 Fiat, car elle est vendue environ 200.000 francs plus cher que la Fiat.

Cette dernière marque a monté sur sa voiture 1400 un moteur diesel d'une cylindrée de 1.900 centimètres cubes, voiture notamment destinée à être utilisée en taxi. Car, compte tenu du supplément de prix d'achat, l'économie réalisée par l'emploi d'un diesel — qui ne consomme que 6 litres de gas oil aux 100 kilomètres — ne se fait vraiment sentir que lorsqu'on roule beaucoup.

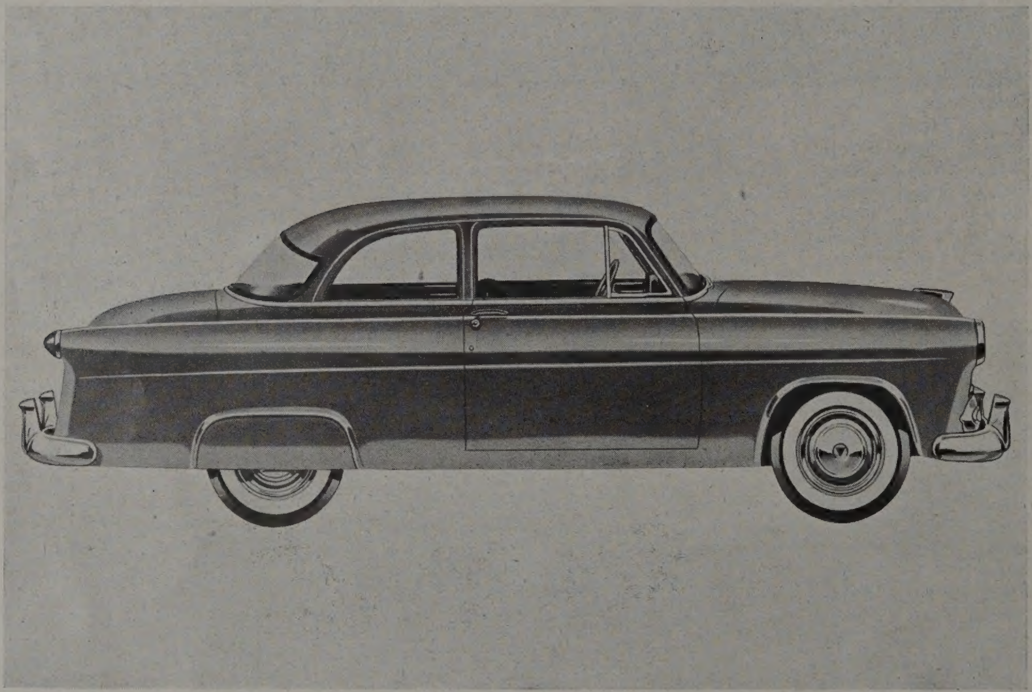
Ce moteur Fiat diesel est, d'autre part, monté sur le camion léger d'une charge utile de 1.500 kilos, sur la Campagnola, véhicule rural à quatre roues motrices, et avec une réduction à 2.000 tours (au lieu de 3.200 tours) de son régime, sur un tracteur agricole.

S. I. A. T. A., marque qui s'est spécialisée dans les adaptations et transformations de voitures existantes, transformations parfois très importantes et qui portent aussi bien sur le châssis et les organes mécaniques que sur la carrosserie, a présenté une petite voiture à deux places à moteur arrière 400 centimètres cubes, 2 cylindres quatre temps en ligne et inclinés à 20°, soupapes latérales, refroidissement par air.

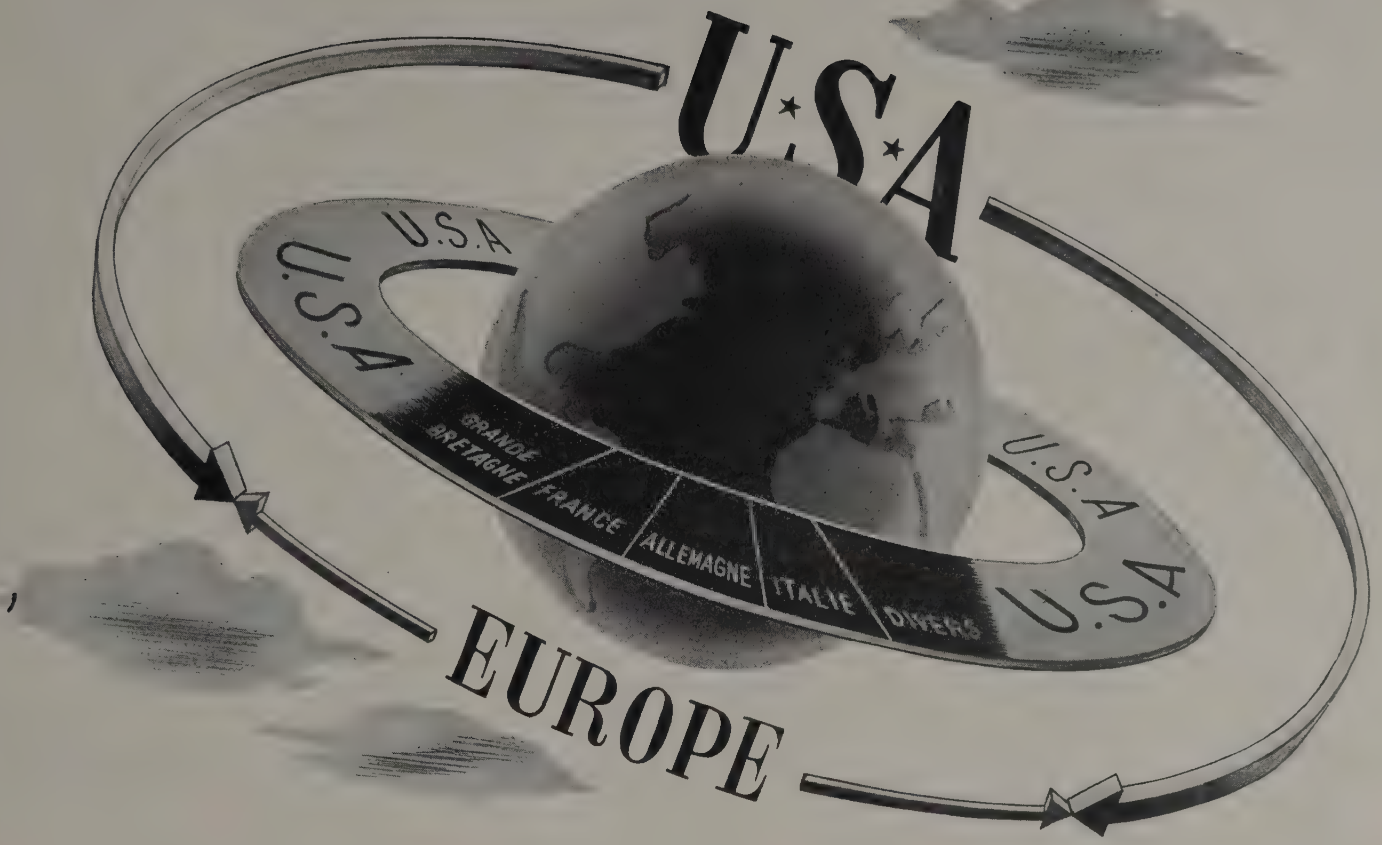
Quant aux véhicules utilisant des moteurs de scooter, ils étaient représentés par une Isetta, véhicule à quatre roues à la voie arrière très étroite (0 m. 50 contre 1 m. 20 à l'avant), moteur arrière monocylindre à deux temps d'une cylindrée de 198 centimètres cubes, avec entrée des passagers par l'avant du véhicule ; et le Microbo, construit par l'I. S. S. I. (Instituto Scientific Sperimentale Industriale), trois roues avec moteur arrière monocylindre 125 centimètres cubes à deux temps.

TELLES sont les principales voitures nouvelles présentées au cours de l'année 1953 dans les différents Salons européens de l'Automobile et qui caractérisent la production de cette année. Car il va de soi que les modèles nouveaux que nous examinerons au Salon de Paris ne peuvent mériter la qualification de types 1953, mais bien celle de modèles 1954.

M. PH.



LA HUDSON JET, coupé d'affaires, deux portes, à grande visibilité, moteur 6 cylindres 19 CV, peut être livrée avec une transmission automatique. Hudson a été l'une des premières, parmi les marques américaines, à surbaisser ses modèles.



LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE MONDIALE

DE L'AUTOMOBILE

On peut escompter qu'il sera fabriqué cette année, dans le monde, environ 8 millions de véhicules automobiles, dont 6 millions de voitures et 2 millions de véhicules utilitaires. La circulation mondiale étant d'environ 76 millions de véhicules, il s'ensuit que la production représente un peu plus de 10 % du nombre de véhicules en circulation, ce qui est d'un ordre de grandeur normalement acceptable.

Naturellement, ces chiffres sont établis d'après les statistiques de 1952, et l'on a seulement admis, en se référant aux informations des premiers mois de 1953, une diminution de production de 5 % pour cette année. Toutefois, en ce qui concerne notre pays, il y a lieu de remarquer qu'en regard de 2.583.000 véhicules en circulation, la production doit approcher de 500.000 véhicules, proportion qui serait évidemment trop élevée si l'exportation ne la corrigeait pas. En effet, nous exportons environ le cinquième de notre production, ce qui réduit à un peu plus de 15 % le rapport entre la production et la circulation.

Pour ce qui a spécialement trait aux voitures, les chiffres comparatifs sont, compte tenu des voitures exportées : 290.000 voitures vendues en France en regard de 1.600.000 voitures en circulation, soit une proportion de 18 %, qui ne semble pas exagérée pour assurer le remplacement des voitures usagées et toucher de nouveaux acheteurs.

EUROPE ET ETATS-UNIS

Dans la production européenne de 1952, c'est la Grande-Bretagne qui tient la tête avec 689.648 véhicules dont 448.000 voitures et 241.648 véhicules utilitaires.

La France vient au deuxième rang avec 500.351 véhicules, dont 370.061 voitures et 130.290 véhicules utilitaires.

On ne connaît pas les chiffres de l'U. R. S. S. Mais l'on peut penser que sa production atteignit environ 500.000 véhicules, soit à peu près la production française.

Nous trouverons ensuite l'Allemagne avec 428.465 véhicules se décomposant en 294.998 voitures et 133.467 utilitaires.

L'Italie a fabriqué 113.619 voitures et 24.793 utilitaires, soit au total 138.412 véhicules. Cela nous donne, pour les cinq grandes nations européennes, 1.726.678 voitures et 530.209 utilitaires, soit 2.256.887 véhicules.

Si l'on y ajoute les productions estimées par notre confrère « l'Argus de l'Automobile » dans son numéro spécial statistiques, auquel nous empruntons la plupart des chiffres de cet article, à 25.000 pour la Tchécoslovaquie, 20.000 pour la Suède, 3.000 pour la Pologne et un millier pour l'Espagne, nous arrivons à une production européenne s'élevant à 2.800.000 véhicules environ.

Or les Etats-Unis et le Canada à eux seuls ont mis sur le marché 5.588.501 véhicules — soit environ deux fois plus que l'Europe — se répartissant en 4.368.487 voitures et 1.220.014 utilitaires. On doit remarquer que, le nombre de voitures circulant aux Etats-Unis étant de 43.232.000, la proportion entre la production et la circulation est inférieure à 10 %, proportion que nous retrouverons d'ailleurs en ce qui concerne la totalité des véhicules, voitures et utilitaires : production, 5.500.000 ; circulation, 52.300.000.

L'AUGMENTATION DE LA PRODUCTION DEPUIS UNE VINGTAINE D'ANNEES

IL n'est pas sans intérêt d'examiner ce que fut l'accroissement de la production depuis quelques années.

D'abord, une surprise : les Etats-Unis sont revenus, en 1952, avec 5.500.000 véhicules, à une production à peu près égale à celle de 1929 (5.358.000), après avoir, il est vrai, dépassé le chiffre de 8 millions en 1950.

Au contraire, la production européenne de 1952 (sans tenir compte de l'U. R. S. S., sur laquelle on ne possède pas de renseignements précis) a presque triplé de 1929 à 1952 : en Grande-Bretagne, 690.000 véhicules contre 258.000 ; en France, 499.000 contre 253.000 ; en Allemagne, 428.000 contre 127.000 ; en Italie, 138.000 contre 55.000.

La comparaison avec les chiffres de 1938 donne les indications suivantes :

Aux Etats-Unis, la production avait diminué de plus de moitié entre 1929 (plus de 5 millions) et 1938 (2 millions et demi), pour retrouver en 1952, ainsi que nous l'avons dit, un équilibre à 5 millions et demi de véhicules.

En Grande-Bretagne, les chiffres sont : 453.000 en 1938, 690.000 en 1952 ; en France, respectivement 227.000 et 500.000; en Allemagne, 369.000 et 428.000 ; en Italie, 70.000 et 138.000.

QUELQUES CHIFFRES FRANÇAIS

ON voit que la production automobile française a plus que doublé par rapport à celle d'avant guerre. Malheureusement certains signes avant-coureurs peuvent faire craindre que le maximum soit bien près d'être atteint. En effet, si pendant le premier semestre de cette année il a été fabriqué 1.250 voitures de plus que pendant la même période de 1952, en revanche, la production de camions a diminué de 7.435 véhicules. Pour ce qui a trait au marché intérieur, ce n'est pas en considérant l'augmentation du prix des carburants comme l'habituelle ressource, lorsque l'Etat manque d'argent, qu'on développera en France l'usage de l'automobile ; et pour ce qui concerne les exportations, nos voitures doivent être vendues trop cher parce qu'elles doivent acquitter, au cours de leur construction, une cascade de taxes. L'exemple anglais est à méditer : la construction automobile y est à peu près dégrevée de tous les impôts intervenant au cours de la fabrication, n'acquittant que 1 % environ de taxes. La voiture sort donc à bas prix et ce sont les seuls acheteurs anglais qui paient, en une fois, un impôt qui représente l'équivalent du total des taxes qui, en France, sont incluses dans le prix de revient. Le résultat est que, sur une production anglaise de 690.000 véhicules il en a été exporté 439.000, soit plus de 60 %, tandis qu'en France les exportations d'automobiles ne représentent guère plus de 20 %, soit trois fois moins.

Les voitures de puissances moyennes représentent 56,9 % du total de la production française ; celles de puissances jusqu'à 6 CV, 36,6 % ; les voitures d'une puissance dépassant 12 CV n'interviennent que pour 6,5 % de la production totale.

Avec 2.583.130 véhicules en circulation en France, il existe un véhicule automobile pour 16 habitants. C'est naturellement dans le département de la Seine que le nombre d'automobiles est le plus important : 505.760 véhicules en circulation (dont 360.980 voitures), cela représente le cinquième du nombre total d'automobiles immatriculées en France, et une proportion d'un véhicule pour 10 habitants (une voiture pour 14 habitants), proportion qui n'est approchée que par le Vaucluse, département ne possédant que 22.702 véhicules, mais comptant seulement 265.000 habitants, soit un peu plus d'un véhicule pour 12 habitants (une voiture pour 20 habitants).

Après la Seine, c'est le Nord qui possède le plus grand nombre d'automobiles : 105.029 (proportion : un véhicule pour 20 habitants et une voiture pour 33 habitants). Puis vient le département de Seine-et-Oise, avec 96.078 véhicules (un véhicule pour 16 habitants et une voiture pour 27 habitants). La région parisienne (Seine et Seine-et-Oise) groupe donc à peu près le quart du nombre des véhicules en circulation dans la France entière.

On ne sera pas étonné d'apprendre que viennent ensuite le Rhône (65.712, un véhicule par 15 habitants et une voiture par 24 habitants) et les Bouches-du-Rhône (62.778, un véhicule par 17 habitants et une voiture pour 27 habitants).

C'est en Lozère qu'il y a le moins d'automobiles : 3.818, mais qui représentent quand même un véhicule par 22 habitants, alors que le Morbihan, malgré ses 15.065 véhicules, ne compte qu'un véhicule par 37 habitants, les Côtes-du-Nord et le Finistère, un véhicule pour 30 habitants, bien que le premier département possède 16.985 automobiles et le second, 24.493.

Mais c'est en Corse que la proportion est la plus faible : un véhicule pour 53 habitants, la Corse n'ayant d'ailleurs que 4.366 véhicules en circulation, ce qui place l'île de Beauté immédiatement après la Lozère pour le nombre total de véhicules ; mais la Corse a encore moins de voitures en circulation : 1.853 (soit une voiture pour 122 habitants), que la Lozère, qui en compte 2.254 (une voiture pour 69 habitants).

Toujours pour l'année 1952, la production des grandes marques françaises s'établit ainsi :

Renault : 172.013 véhicules, dont 121.026 voitures, 50.431 camions, 338 cars et 218 tracteurs routiers ;

Citroën : 117.674 véhicules se décomposant en 88.626 voitures, 28.822 camions et 226 cars ;

Peugeot : 89.271 véhicules, dont 64.420 voitures et 24.851 camions ;

Simca : 69.062 véhicules, presque exclusivement des voitures : 69.030, les livraisons de véhicules commerciaux n'ayant guère commencé que cette année, où, pendant les cinq premiers mois, il en a été fabriqué 3.432 ;

Ford : 20.165 véhicules, dont 14.471 voitures et 5.694 véhicules utilitaires ;

Panhard : 11.362 véhicules : 9.645 voitures, 1.649 camions, 41 tracteurs routiers, 27 cars.

LA NASH a été la première voiture de série comportant l'enveloppement des roues avant comme celui des roues arrière, ce qui posait, à cause du braquage, de nombreux problèmes. Les modèles ultérieurs ont conservé le même principe, et le grand carrossier italien Pinin Farina, qui a dessiné les nouvelles carrosseries, a dû en tenir compte.

LA VOITURE DECOUVERTE jouit décidément d'un regain de faveur de l'autre côté de l'Atlantique. Cette nouvelle Packard nous en apporte le témoignage. Elle comporte maints avantages qui seront très appréciés, tels la servo-direction, le changement de vitesse automatique, le conditionnement d'air, etc.

LE « MICROBO » italien fabriqué par l'I. S. S. I., moteur 125 cmc. à deux temps, développant 6,5 CV. Le véhicule pèse 160 kilos et sa vitesse est de 70 km.

LE DIFFICILE PROBLÈME DE LA VOITURE POPULAIRE

LE KLEINSCHMITTGER allemand, qui pèse 130 kilos, est, lui aussi, équipé d'un moteur à deux temps 125 cmc.

PARMI les foules que rassemblent les divers Salons de l'Automobile, il y a une majorité de visiteurs qui ne demanderaient certes pas mieux que de se transformer en acheteurs... « si les voitures ne coûtaient pas si cher ». Et nombre d'entre eux de s'étonner qu'on ne se décide pas à construire un petit véhicule constitué par les organes qu'on trouve sur une moto, mais muni d'une carrosserie mettant les occupants à l'abri des intempéries. Un tel véhicule devrait pouvoir être vendu dans les environs de 200.000 francs.

C'est tout le problème de la « voiture populaire » qui se trouve ainsi évoqué. Jusqu'ici il n'a pas reçu de solution, puisque la petite voiture de série vendue le meilleur marché, la 2 CV Citroën, coûte plus de 300.000 francs.

En réalité, ce qui fausse toutes les données, c'est la question carrosserie. Chaque fois qu'on a voulu présenter au public un véritable motocycle, c'est-à-dire un engin mécanique dans lequel on obtenait la protection des occupants par des moyens efficaces, mais rudimentaires, la tentative s'est soldée par un échec. Et il a fallu que fussent reconnues les qualités de la 2 CV Citroën pour qu'on admît une formule de carrosserie économique qui fut d'abord accueillie par des railleries.

La voiture populaire ? Nous en parlions récemment avec M. Giacosa, ingénieur en chef de la Fiat. Nulle part en effet plus qu'en Italie ce genre de véhicule ne s'impose davantage. Cela pour la double raison que l'Italien, toujours passionné de mécanique automobile, ne dispose généralement que de moyens d'achat limités et, d'autre part, que la Fiat est mieux placée que quiconque pour construire une telle voiture. On peut dire que, de ce fait, la grande marque transalpine se trouve dans l'obligation de créer une voiture vraiment populaire.

Malheureusement, en Italie plus qu'ailleurs, on n'accepterait pas un véhicule qui n'aurait pas une « ligne » satisfaisante et qui « se traînerait sur les routes ».

Alors le problème se présente sous cet aspect : rechercher l'économie de construction, non pas tant du côté de la carrosserie, mais principalement sur la

L'ISETTA, un autre véhicule populaire italien qui, par son poids, 300 kilos, et son moteur deux temps de 198 cmc., développant 10,4 CV à 4.540 tours, se rapproche de la voiturette. On y accède par l'avant avec basculement de la direction.

TOUT EN ALLIAGES LEGERS et Plexiglas (ci-contre), ce véhicule, réalisé par M. Paul Arzens, ne pèse que 100 kilos. Il est prévu pour un moteur à deux temps de 125 cmc.

LA « VRAIE VOITURE » Siata (ci-dessus), qui a été présentée au Salon de Turin, avec moteur à l'arrière, 2 cylindres en ligne 400 cmc. et refroidissement par air.

partie mécanique... ce qui est difficile.

Il faut y ajouter l'influence des prix de la voiture « d'occasion ». Déjà une Fiat 500, petit véhicule qui aujourd'hui est capable de transporter confortablement quatre personnes à 90 kilomètres à l'heure avec une consommation supérieure de peu à 5 litres aux 100 kilomètres, est fréquemment vendue, après usage, un prix équivalant aux 200.000 francs de la limite fatidique. Il conviendrait que la « voiture populaire » ne fût pas vendue plus cher, neuve, que le prix, en seconde main, du modèle qu'elle est appelée à remplacer.

Ces conditions impliquent la découverte de solutions mécaniques quelque peu révolutionnaires par leur économie de construction.

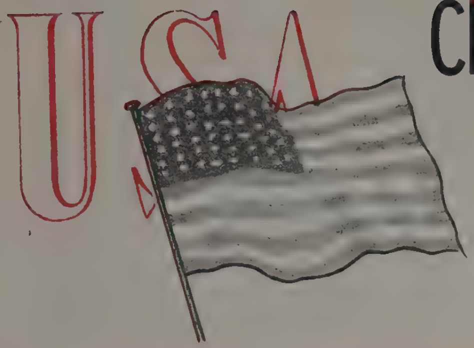
Nous en sommes là, et le problème demeure.

On peut toutefois en retenir l'opposition entre la formule française : mécanique assez coûteuse à établir et économie sur la carrosserie, et la formule italienne : peu d'économies sur la carrosserie et emploi de solutions mécaniques bon marché. Mais l'application de cette seconde solution est encore à l'étude. Il y a lieu de penser qu'elle comportera l'adoption du moteur à l'arrière. Quant à savoir s'il sera refroidi à l'air ou à l'eau, c'est une autre question. Car les deux modes de refroidissement sont d'un prix de construction sensiblement égal, l'économie réalisée par la suppression du radiateur étant compensée par le prix plus élevé des cylindres, qui s'ajoute au coût du système de ventilation.

Après ce qui vient d'être dit, l'on pourrait s'étonner de voir exposés à chaque Salon un certain nombre de petits véhicules, généralement présentés avec goût, pour lesquels on annonce un prix de vente très intéressant. Il semble, dans la quasi-totalité des cas, que ces prix soient très approximatifs. Car il serait bien surprenant que des constructeurs ne disposant que d'assez petits moyens industriels pussent arriver à des prix de revient plus bas que ceux que pourraient obtenir des usines outillées pour la fabrication en grandes séries et qu'ils aient ainsi résolu un problème auquel se sont vainement attaquées jusqu'ici de puissantes marques européennes.

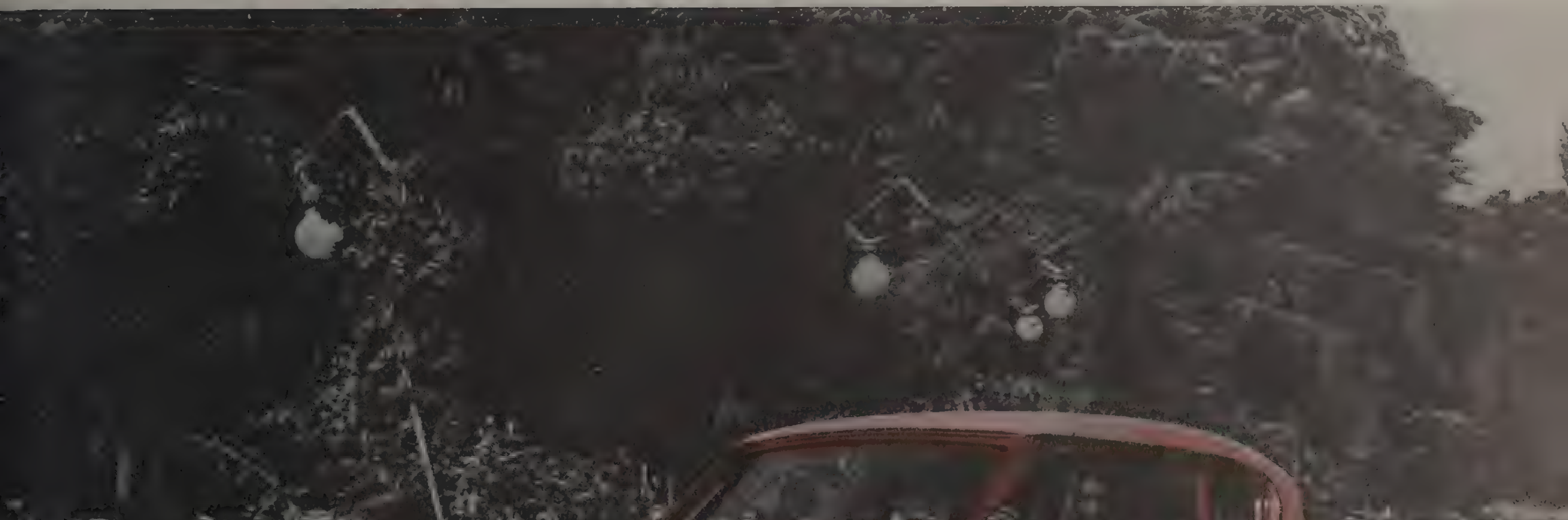
1954 CB 75

EN CONSTRUCTION AUTOMOBILE CHAQUE NATION A SES PRÉFÉRENCES



LES enseignements d'une longue expérience auraient pu amener une unification des caractéristiques essentielles des voitures fabriquées dans le monde. Or, si de grands principes sont appliqués un peu partout, il subsiste néanmoins des différences considérables entre les constructions des diverses nations.

LES voitures américaines sont à l'image de la prospérité d'une nation dont le sol satisfait à la quasi-totalité des besoins et où le bas prix du carburant donne une assez minime importance à la consommation d'essence. Ces deux éléments militent en faveur de voitures « grandes » en



LA NOUVELLE STUDEBAKER synthétise les formes à la fois les plus élégantes et les plus rationnelles de carrosserie avec des « fuseaux » latéraux portant les appareils d'éclairage aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Son capot plongeant, en dégageant parfaitement la vue pour le conducteur, permettra à celui-ci d'apercevoir les deux ailes et de juger ainsi avec précision la largeur de sa voiture.

LA NOUVELLE 4 CV RENAULT 1954
Plus de place, plus de chaleur, plus de confort.

puissance... et en dimensions. D'autre part, le développement de l'automobile a mis au premier plan le confort et la facilité du pilotage de la voiture.

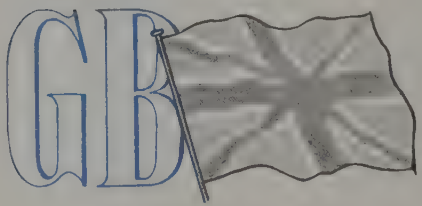
Ces considérations devaient conduire à la fabrication de voitures spacieuses, hautes, à suspension souple et à direction très démultipliée pour réduire au minimum la dépense de force physique.

La densité de la circulation et, partant, la fréquence des variations d'allure y ajoutent le désir d'éviter un constant recours aux changements de vitesses. En plus d'un important excédent de puissance, l'on s'efforcera donc de doter les voitures de changements de vitesses automatiques.

En les classant d'après leurs chiffres de production, les plus importantes marques américaines de voitures appartiennent à l'un des trois groupes : General Motors, Ford ou Chrysler. Les marques de la General Motors sont : Chevrolet (900.000 voitures environ), Buick (350.000), Pontiac (300.000), Oldsmobile (250.000) et Cadillac (100.000) ; celles de Ford : Ford (800.000), Mercury (200.000) et Lincoln (35.000) ; le groupe Chrysler comprenant Plymouth (500.000), Dodge (300.000), Chrysler (150.000) et De Soto (100.000).

Ces trois groupes représentent à eux seuls près de 85 % de la production totale de voitures. Les 15 % restants se partagent entre : Studebaker (200.000 voitures), Nash (160.000), Hudson (90.000), Kaiser-Frazer (80.000), Packard, (65.000), Willys-Overland (60.000).

L'achat de la Willys-Overland par Kaiser-Frazer, il y a quelques mois, placerait la production de ce nouveau groupe immédiatement après celle de Studebaker et de Nash, les deux marques qui, par leurs solutions à la fois audacieuses et logiques, exercent le plus d'influence sur les formes des carrosseries des voitures américaines.



La haute valeur de la construction anglaise ne fut jamais mise en discussion alors même qu'on lui reprochait un aspect un peu désuet. Son retard à adopter les formes enveloppantes de carrosserie aussi bien que la netteté de dessin des organes mécaniques ne peut lui être imputé à crime. Pourtant d'autres réticences se comprenaient moins. Les voitures anglaises de série traînèrent un peu trop longtemps la réputation d'être parfaites de construction et très confortables, certes, mais bien

MAINTS PERFECTIONNEMENTS de détail ont été aménagés sur cette Studebaker qui viennent ajouter au confort et à la sécurité. Citons notamment l'ouverture automatique des portes et la cellule photo-électrique qui, la nuit, règle automatiquement les phares en code.

LA VOITURE SPORT AUSTIN-HEALEY, dans laquelle la partie mécanique a été construite par Austin, le châssis et la carrosserie, par Donald Healey. Le moteur est un 4 cylindres 2.660 cmc. et la vitesse de la voiture est annoncée pour 170 kilomètres à l'heure.

LA BENTLEY, construite par Rolls-Royce, respecte le classicisme des lignes de la voiture. La réputation — parfaitement justifiée d'ailleurs — de cette grande marque anglaise lui permet de ne pas se soucier autrement des évolutions de la mode et de se borner à persévérer dans la tradition.

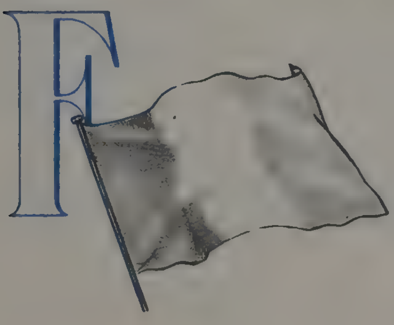
molles dans les reprises. Tout cela s'enfonce de plus en plus dans le passé ; la quasi-totalité des nouveaux modèles sont du type à « carrosserie autoportante », qu'on trouve déjà sur treize voitures, et notamment sur celles dont la production est la plus importante.

Bien que le nombre de marques anglaises de voitures dépasse la trentaine, il n'en existe pas moins une certaine concentration de l'industrie automobile réalisée par les puissants groupes Nuffield et Rootes, ce dernier composé des marques Humber, Hillman et Sunbeam-Talbot.

La Grande-Bretagne fabrique également des voitures puissantes et de grand luxe, comme la 8 cylindres Daimler, les 6 cylindres Rolls-Royce, Bentley, Austin 125, Humber, et des voitures de sport : Allard, Alvis, Aston-Martin, Healey, Jaguar (la grande triomphatrice du Mans), M. G., H. R. G. Citons encore : Armstrong-Siddeley, Jowett, Lanchester, Lea Francis, Morgan, Rover, Singer.

DAIMLER présente une nouvelle voiture « Conquest » à moteur 6 cylindres 2.433 cmc. munie de l'embrayage hydraulique Daimler fluid flywheel accompli avec une boîte présélection à 4 vitesses.

LA 15-SIX CITROEN, voiture des rallyes et des grandes randonnées internationales, dont la tenue de route et la sécurité restent inégalées. Elle recueille les suffrages aussi bien de l'homme d'affaires, qui en apprécie l'endurance et la régularité, que du sportif amateur de vitesse.



La construction française porte principalement ses efforts vers la voiture économique d'emploi et bonne routière. Il serait superflu de faire remarquer l'intérêt d'un tel programme... sous réserve, toutefois, qu'il ne fît pas perdre de vue les autres qualités qu'on demande aux voitures, notamment une finition irréprochable et des chromes « qui tiennent ». Or ce sont souvent ces insuffisances qui sont reprochées à la construction française. C'est fort dommage, car la partie mécanique de nos voitures mérite généralement beau-

coup mieux que la carrosserie qui l'habille.

Les voitures françaises sont, avant tout, des voitures de sécurité aux grandes vitesses, et cela avec une consommation très basse. Une « quatre places » confortable est capable d'une vitesse instantanée de 120 kilomètres à l'heure aux environs de 8 litres aux 100 ; en allure de croisière, de 95-100 à l'heure.

Le nombre et la valeur des prototypes nouveaux présentés chaque année par les chercheurs montrent qu'il ne faut pas désespérer du génie automobile français... Souhaitons seulement qu'il ne soit pas impitoyablement broyé par les exigences de la production en grande série.

L'ALLEMAGNE, au prix d'efforts prodigieux, a réussi à remettre sur pied une grande industrie de l'automobile.

En plus des solutions classiques, des dispositifs sont en faveur dont l'étude est négligée dans les autres pays, tels, par exemple, pour nombre de voitures de petites cylindrées, le moteur à deux temps et la traction avant : D. K. W., Goliath, Gutbrod, I. F. A., Lloyd. D'autre part, la grande expérience de Bosch dans les injecteurs a conduit à des essais de remplacement du carburateur par l'injection d'essence.

Notons encore, à l'actif de l'industrie allemande, la première construction en série par Mercédès-Benz d'un moteur diesel rapide monté sur une voiture. A la grande marque de Stuttgart, également, l'honneur d'un châssis original en tubes ovales et celui d'une suspension arrière dont il est possible de régler à volonté la souplesse par une commande électrique manœuvrée du tableau de bord.

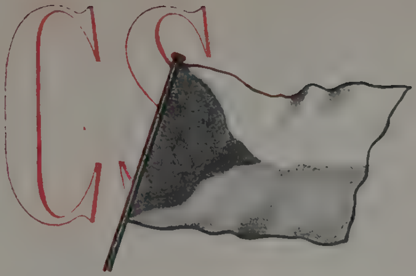
La plus importante production est évidemment celle de la Volkswagen, qui a atteint 114.348 voitures l'an dernier et qui vient de sortir sa 500.000e voiture.

UN BEL ENSEMBLE de hautes qualités techniques et de bon goût est présenté par Hotchkiss avec la berline Anjou 1954, une voiture de grande classe à moteur 4 cylindres, consommant 12 à 14 litres aux 100 kilomètres pour 75/80 de moyenne, ou à moteur 6 cylindres : 15 litres aux 100 kilomètres pour 80/85 de moyenne.

L'ARRIERE A GRANDE VISIBILITE et le très important coffre de la Ford Vedette. Le moteur de cette voiture, un 8 cylindres en V à 90 degrés, a une cylindrée de 2.158 cmc. Celle du moteur de la « Comète », rappelons-le, est de 2.355 cmc.

LA PANHARD traction avant à moteur 2 cylindres horizontaux refroidis par air. Ses qualités aérodynamiques permettent à cette 4/6 places au moteur 850 cmc. de rouler à 130 km. à l'heure.

UN AUTOCAR CHAUSSON, avec son moteur diesel 6 cylindres horizontal installé sous le plancher. C'est un autocar de ce type qui a remporté le Grand Prix des véhicules français toutes catégories dans le dernier concours international de Nice.



Opel, la filiale allemande de la General Motors, a sorti près de 67.000 voitures ; Mercédès-Benz, 40.000 ; la Ford allemande, 31.000 ; Auto-Union (D. K. W.), 26.000.

Il n'est pas contestable que l'Italie soit la nation où l'amour de la mécanique automobile est le plus ardent. Ce pays, où le développement de l'automobile est limité, devrait être des plus mal placés dans ce domaine. Or il se trouve en posture de donner des leçons au monde entier ! Dans les épreuves sportives s'illustrent : Ferrari, Maserati, Alfa - Romeo, Lancia, cependant qu'en voitures de grande série Fiat sort des modèles devant lesquels on ne peut que s'incliner. Parallèlement, un grand nombre de carrossiers ont réussi à créer, depuis la guerre, « la ligne » des voitures modernes.

Au point de vue industriel, même surprise. L'Italie, où ne circulent que 517.000 voitures, a vu Fiat doubler l'usine du Lingotto par celle de Mirafiori, dont l'ensemble couvre un million de mètres carrés, avec 500 mètres de façade des bâtiments, qui s'étendent, d'autre part, sur 740 mètres de profondeur, une piste d'essais de 2.500 mètres, 7.000 mètres de galeries souterraines, 11.600 mètres de voies de chemin de fer circulant à l'intérieur de l'usine !

La Fiat emploie normalement plus de 60.000 personnes, dont plus de la moitié travaillant uniquement pour l'automobile.

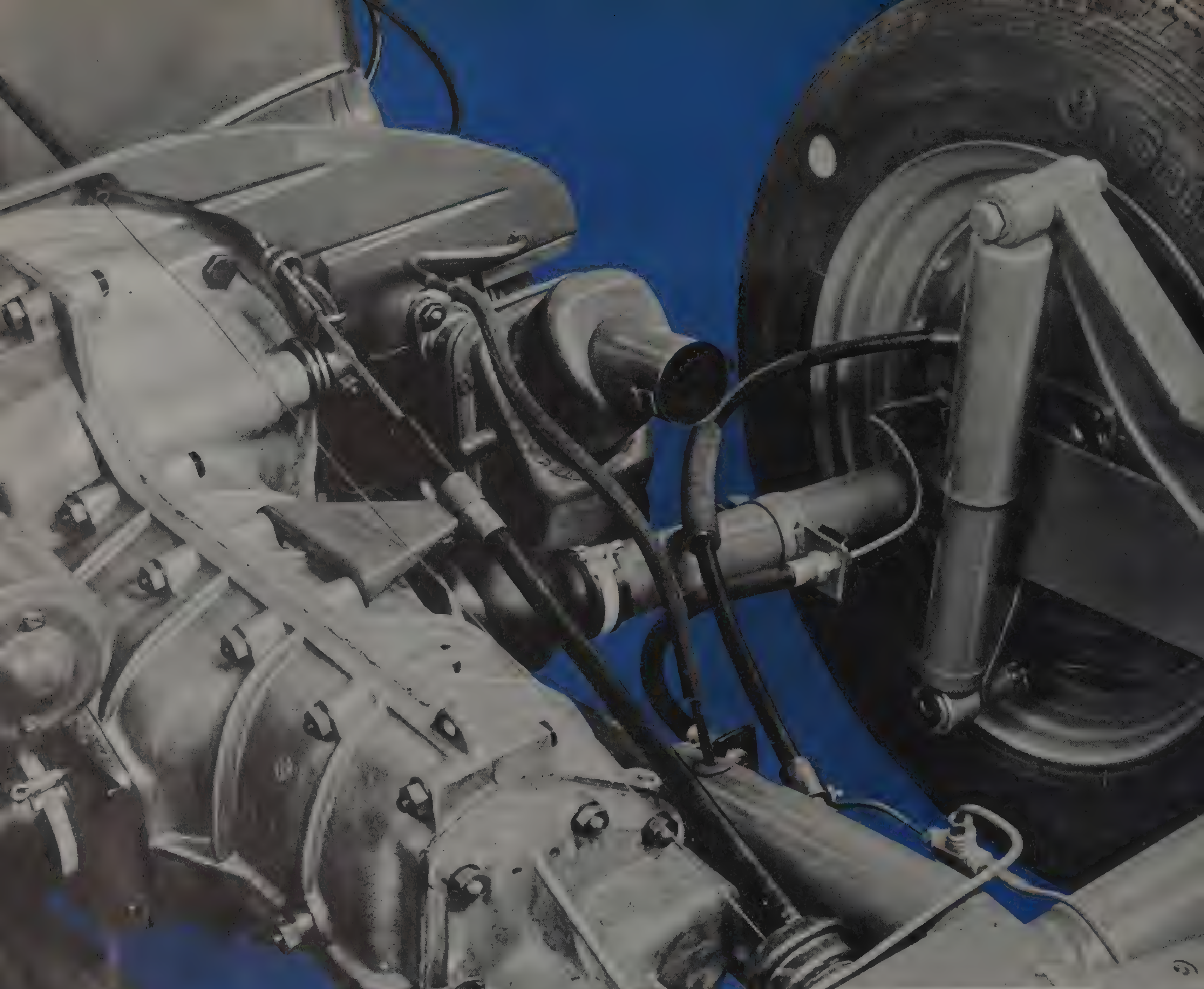
Les modèles sortant des ateliers de Turin doivent à la fois tenir compte des exigences du marché intérieur et de celles de l'exportation, ce qui aboutit à la création de voitures possédant les qualités les plus diverses. On en a eu la preuve dans la sortie des nouvelles Fiat, la 1400, la 1900 et la 1100. Il s'y ajoute la voiture sport 8 V.

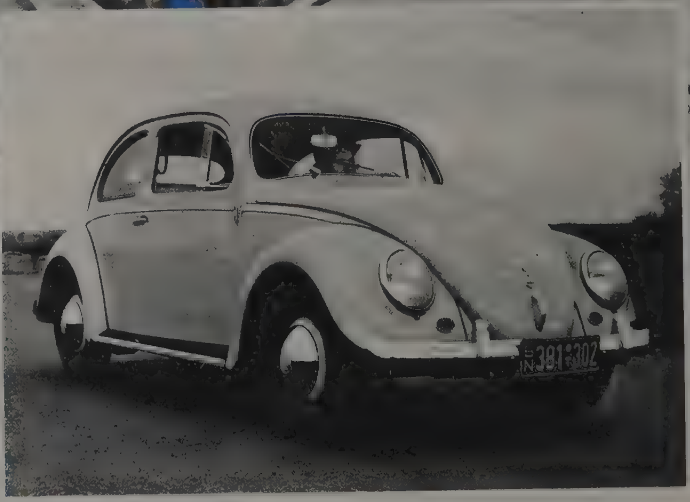
La 1400 constitue l'expression de la voiture européenne de grande diffusion, la 1900 se soucie davantage de constituer une voiture

LA NOUVELLE SKODA 1200 bénéficie de l'expérience technique de ses constructeurs, qui se sont attachés à la doter de l'élégance des lignes ainsi que de tous les perfectionnements mécaniques qui peuvent permettre des performances élevées.

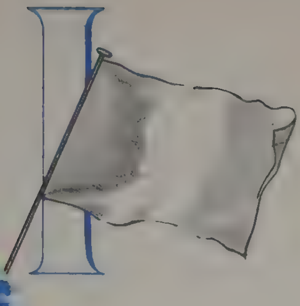
CE CABRIOLET MERCEDES-BENZ 300 S, expression caractéristique d'une construction très soignée, où la vitesse se concilie toujours avec la sécurité et le confort.

LA VOITURE PORSCHE constitue en quelque sorte une version grand sport de la Volkswagen. Elle comporte également un moteur 4 cylindres horizontaux opposés par groupes de deux, le refroidissement par air étant placé à l'arrière.





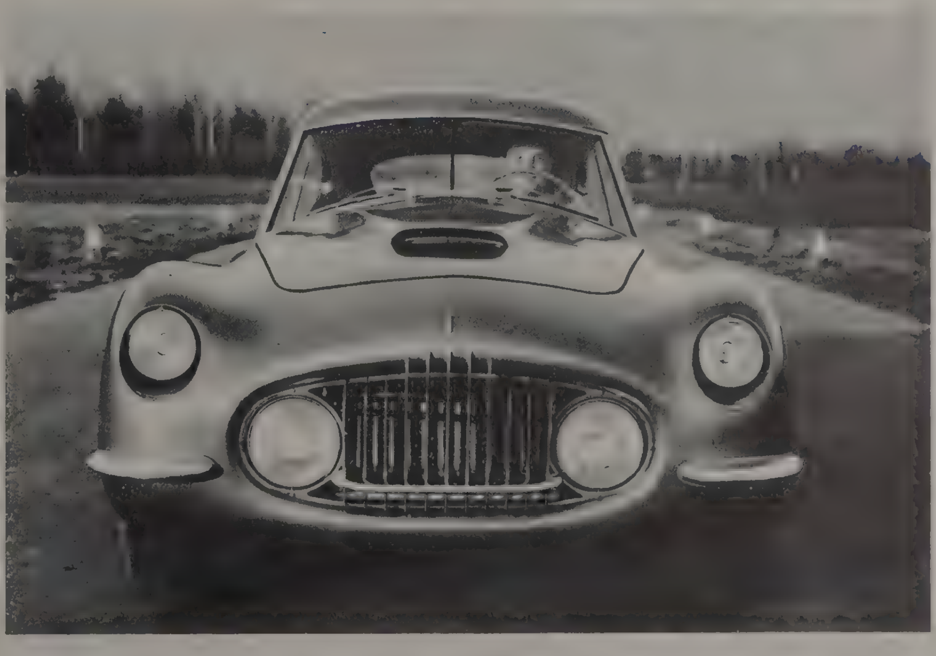
LA VOLKSWAGEN est maintenant celle des voitures européennes dont la production devient la plus importante. Les photographies de cette page nous montrent : le détail de la suspension arrière par barres de torsion rondes avec amortisseurs télescopiques à double effet, l'aspect de la voiture « export » et le V. W. transporteur à 8 places.



LA FIAT 1400 qui a été le premier modèle absolument nouveau sortant des usines de Turin. Elle fut suivie de la 1900... puis de la 1100. Une voiture grand sport, à moteur 8 cylindres en V, était également sortie des ateliers.

CETTE ALFA-ROMEO, la 1900 à châssis long, l'un des derniers modèles créés, a été carrossée par Colli en conduite intérieure 6/7 places.

« internationale », dont les ambitions la portent bien au delà de notre continent; enfin, la dernière venue, la 1100, que nous voyons pour la première fois au Salon de Paris, est la synthèse de la voiture à quatre places présentant, on peut dire, le meilleur rapport entre le confort, la performance et l'économie d'usage. Quant aux autres « nouveautés », nous les signalons autre part dans ce numéro : le diesel rapide Fiat, d'une cylindrée de 2 litres, monté sur la voiture 1400 ; la Lancia Appia 1.100 cmc. ; la 400 cmc. Siata ; les « toutes petites » Isetta et Microbo. On dit enfin qu'Alfa-Romeo a en préparation une 1100 quatre cylindres qui entrerait ainsi plus spécialement en concurrence avec la Lancia Appia. Ce serait un aspect de plus de la lutte sévère qui semble se poursuivre entre Lancia et Alfa-Romeo, dont chaque modèle de Turin trouverait ainsi sa réplique à Milan.



L'AVANT DE LA FIAT 8 V (8 cylindres en V) de 2 litres de cylindrée. C'est une voiture de grande classe et aussi une voiture de grand sport dont la vitesse est de 200 kilomètres à l'heure.

LES FORMES de la Carrosserie

UNE ALFA-ROMEO 3 litres, dite « soucoupe volante », aux lignes vraiment aérodynamiques.

Principal problème du jour

TOUT souci pratiquement écarté dans le fonctionnement des organes mécaniques de la voiture, les problèmes concernant les formes de carrosserie prennent alors une importance de plus en plus grande. Au surplus, c'est surtout dans ce domaine que l'on trouve chaque année au Salon de Paris le plus grand nombre de nouveautés.

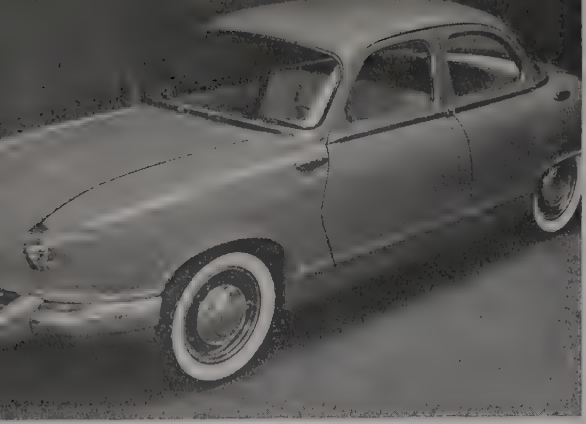
En ce qui concerne les marques françaises, notamment, on peut dire que les seules modifications visibles des modèles 1954 par rapport aux types 1953 sont des modifications de carrosserie.

Certes, à l'exception de Panhard, qui présente une carrosserie entièrement nouvelle, ces modifications demeurent généralement assez peu sensibles.

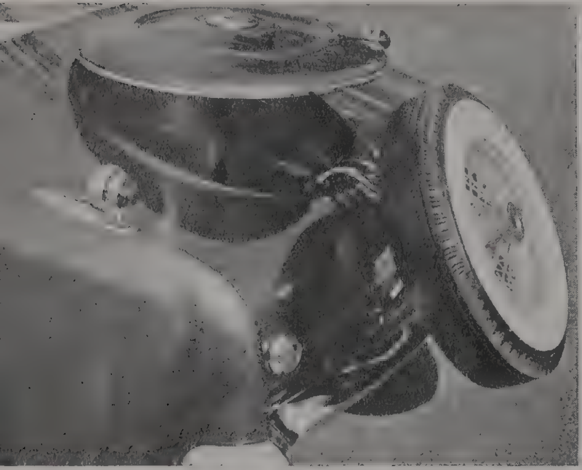
Il n'empêche que les perpétuelles évolutions qu'on peut constater dans les solutions proposées des problèmes de carrosserie ne sont pas exemptes de surprises.

L'ARONDE « GRAND LARGE »

est la première voiture française de luxe construite en série et dotée d'une carrosserie offrant une visibilité aussi étendue.



LA PANHARD 54 ne présente aucune arête vive capable de créer des tourbillons et on s'est efforcé de supprimer toute saillie. La carrosserie est en alliages légers.



TROIS EMPLACEMENTS de la roue de secours. De haut en bas : l'Aronde 54 (avec le support basculant), la Chrysler sport, carrosserie Ghia (dont le coffre n'est accessible que de l'intérieur), la 4 CV Renault (à la place où se trouvaient auparavant les accumulateurs).

C'est ainsi que l'école italienne, dont chacun s'est plus ou moins inspiré depuis la guerre, et devant laquelle les Américains eux-mêmes commencent à s'incliner, semble maintenant marquer quelques hésitations dans son désir de sortir constamment du nouveau. Cette volonté de nouveauté à tout prix ne produit d'ailleurs pas toujours de très heureux résultats.

D'un autre côté, pour ce qui a trait à la voiture de grande série, la vive réaction de Fiat avec sa nouvelle 1100 mérite qu'on s'y arrête. Sans négliger l'harmonie de l'ensemble, on s'est en effet fixé comme but le plus petit encombrement extérieur compatible avec les dimensions intérieures exigées par le maximum de confort.

LES VOITURES SPORT INFLUENT SUR LA VOITURE AMERICAINE

BIEN qu'il s'agisse, en l'espèce, de deux sortes de voitures tout à fait différentes, c'est un bien curieux chassé-croisé que celui qui voit la principale marque d'un pays qui accorde la prépondérance à la ligne sur le confort, faire volte-face, cependant que la mentalité des constructeurs d'outre-Atlantique, où le confort prime tout, s'efforce de donner aux voitures un aspect directement inspiré de l'école italienne. Car enfin, dans les voitures américaines, il n'est rien qui ne soit fait dans un but autre que celui de procurer le maximum d'aises à leurs occupants.

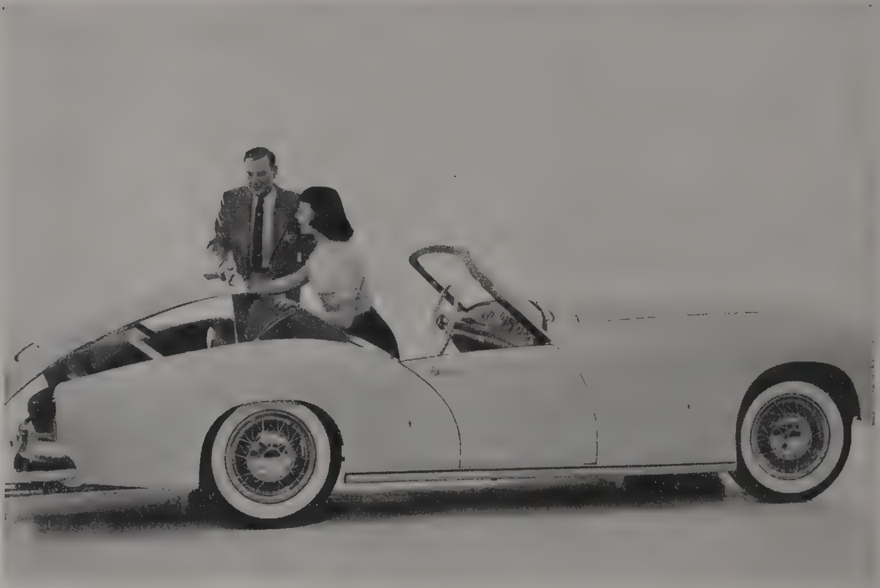
La voiture, considérée par les Américains comme un outil de travail, était construite en tenant compte de ces conditions. Or voici qu'intervient un fait nouveau : l'Américain découvre le sport automobile sur route. Jusqu'ici les manifestations de ce sport se bornaient à une grande course, les 500 miles d'Indianapolis, et aux courses acrobatiques disputées sur de petites pistes, toutes ces épreuves ne réunissant d'ailleurs que des engins spéciaux.

Mais la participation, en France, d'Américains comme Cunningham aux 24 Heures du Mans a imposé une première confrontation entre les voitures américaines et les voitures européennes. Puis la course panaméricaine, bien que disputée en Amérique latine, a constitué une véritable révélation en ce qu'elle réunissait dans une même épreuve de 3.113 kilomètres des voitures de sport européennes et des voitures de série américaines. L'an dernier, Ferrari avait pris les deux premières places devant une Chrysler, une Mercury et une Packard. Cette année, la course fut gagnée, à 165 km.-h. de moyenne, par la Mercédès de Kling, devant celle de Lang. La première voiture américaine, une Lincoln, ne venait qu'au septième rang, Lincoln réussissant à occuper les quatre premières places des voitures de série, précédant deux Chrysler, une Hudson, une Cadillac et une Packard.

On sait, d'autre part, que la ténacité de Cunningham a eu sa récompense et que, dans les dernières 24 Heures du Mans, ses trois voitures terminèrent aux troisième, septième et dixième places, la première à plus de 167 km.-h. de moyenne.

Ces événements sportifs appelèrent l'attention sur la transformation possible de voitures à grande puissance en voitures sport.

Sous la pression d'un nombre d'acheteurs non négligeable, la plupart des grandes marques présentent aujourd'hui des « voitures sport »... cela avec la fréquente collaboration de carrossiers italiens.



KAISER-FRAZER sort des carrosseries en matière plastique très résistantes et très légères. Cette Kaiser D. K. F. 161, 100 CV, 3 carburateurs, d'un poids de 700 kg. environ, atteint 200 km. à l'heure. Elle sera ultérieurement montée en Europe avec possibilité de vente en francs français.

VERS QUELLES FORMES ALLONS-NOUS ?

LES carrosseries sont généralement de forme « ponton » à ailes intégrées, ce qui est la logique même. On s'efforce de diminuer la hauteur des capots et de les faire plonger le plus possible vers l'avant. Cela dans un double dessein : procurer une bonne visibilité de la route à l'avant, le plus près possible de la voiture, et permettre au conducteur d'apercevoir les deux ailes.

Les renflements qui portent les deux phares se prolongent jusqu'à l'arrière en une ligne courbe dont la partie la plus haute arrive au ras des glaces latérales.

En somme, ces deux « fuseaux » portent d'un côté les phares et, de l'autre, les feux arrière, les feux « stop », les clignoteurs, etc.

Si l'on se place en avant de la voiture, la partie de carrosserie qui porte les phares est plus haute que l'avant du capot. La bouche d'entrée d'air se trouve ainsi abaissée et le radiateur devient moins haut et plus large.

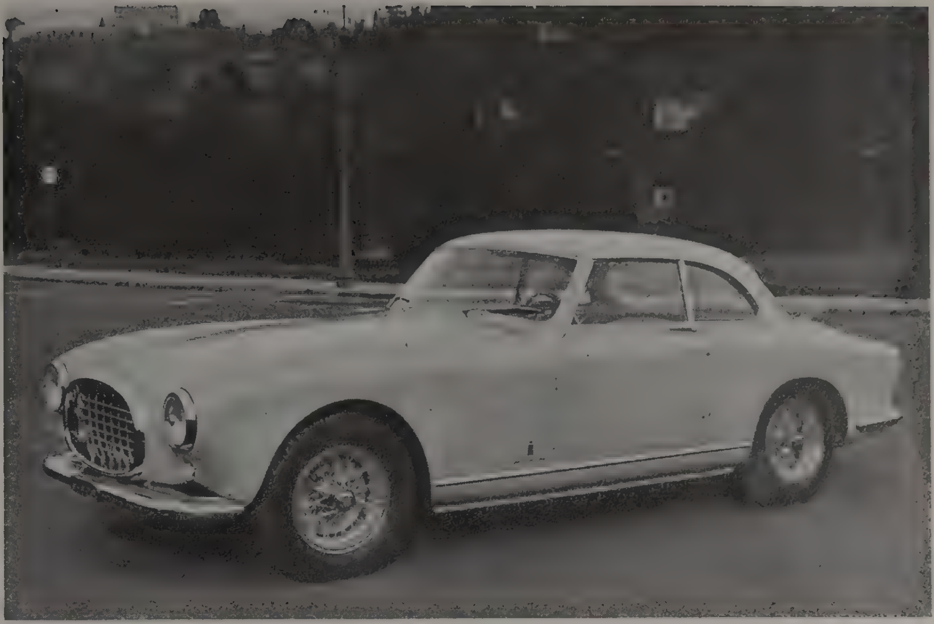
Cette formule est tout à fait rationnelle. Elle exige, évidemment, une collaboration étroite — d'ailleurs toujours désirable — entre les bureaux d'études de la partie mécanique et ceux de « l'habillage ». En ce qui concerne la hauteur du moteur, son « aplatissement » résultant de la réduction de la course par rapport à l'alésage, l'adoption de dispositifs en V ou, mieux encore, à cylindres horizontaux opposés — sans parler de la solution apportée par Mercédès dans sa voiture sport : moteur légèrement incliné par rapport à la verticale — constituent des symptômes favorables aux nouvelles formes de carrosserie.

L'entrée d'air pour le radiateur se simplifie et tend à la forme la plus logique, variable selon les lignes avant de la carrosserie.

Quant aux formes arrière, pour les voitures fermées, elles demeurent en discussion. La ligne fuyante continue depuis le toit, qui semblait s'imposer il y a trois ans, avait montré quelques inconvénients, particulièrement du point de vue de la visibilité ; une réaction s'est amorcée vers le retour au « décrochement » de la ligne arrière, avec une glace moins inclinée. On assiste présentement à quelques essais de retour à la ligne continue, cela, évidemment, pour des raisons d'aérodynamique.

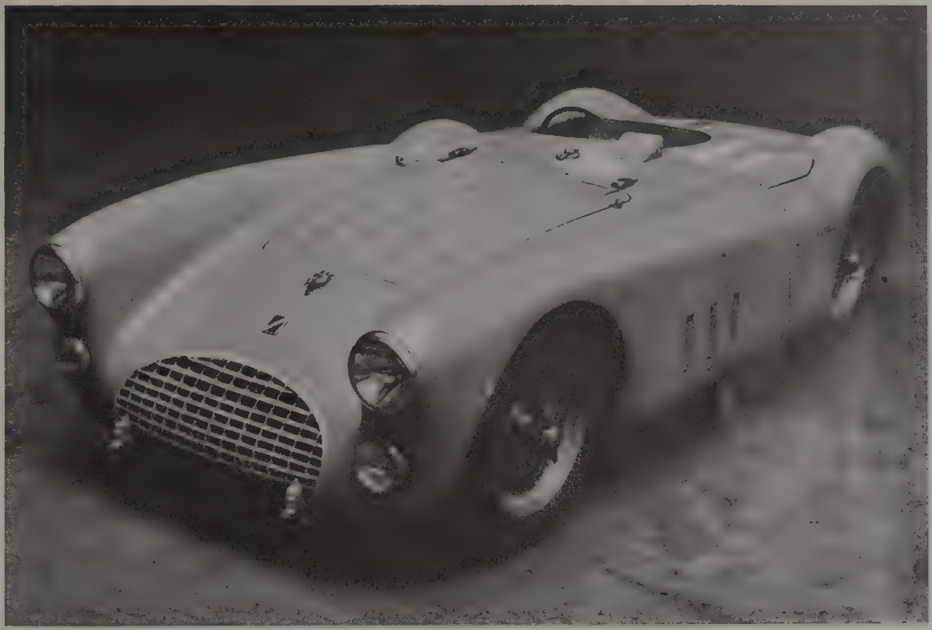
Nos préférences vont à cette solution : entre les deux fuseaux courant le long de la carrosserie et portant les appareils d'éclairage, fuseaux très proches de la vérité aérodynamique, l'avant et l'arrière plongeant avec un décrochement, obligatoire à l'avant et facultatif à l'arrière, entre la glace et le corps de la carrosserie.

On peut néanmoins admettre un arrière d'une forme plus trapue que celle de l'avant, de manière à augmenter le volume du coffre à bagages. Car, encore une fois, la réalisation de formes arrière vraiment aérodynamiques se heurte à des impossibilités d'ordre pratique... A moins toutefois qu'on n'arrive à faire admettre la forme « goutte d'eau » dans laquelle le maître-couple maximum se situerait à peu près à la hauteur des sièges avant, où commencerait déjà l'effilement vers l'arrière. Les passagers seraient alors tout à fait à l'avant ; le moteur, placé derrière eux, serait fixé entre les deux essieux et peut-être horizontalement pour laisser une plus grande place aux bagages. Mais nous n'en sommes pas là... pas encore du moins. Les précurseurs de ces idées y ont en vain dépensé des fortunes ; et ce n'est pas un exemple très encourageant.



CARROSSERIE PININ FARINA sur Ferrari, bien caractéristique de la ligne moderne : le capot plongeant, les fuseaux portant les phares et se prolongeant jusqu'à l'arrière.

ON RETROUVE d'ailleurs les mêmes principes sur la Talbot-Lago grand sport (ci-dessous).



DANS LA CHRYSLER spéciale carrossée par Ghia (ci-contre), double renflement : l'un pour les phares, l'autre pour les ailes, ce dernier portant les barres verticales de pare-chocs.

Depuis 1948, époque de lancement de la 203, la production annuelle de ce modèle n'a cessé de monter, sans jamais marquer de fléchissement saisonnier.

La continuité, la stabilité et la concentration du programme industriel de Peugeot ont permis de porter les techniques de fabrication à un degré de perfection toujours plus élevé.

A fin septembre 1953, plus de 330.000 « 203 » attestent le développement exceptionnel d'un succès dû à la qualité hors ligne de cette voiture.

LA 203 CONTINUE...

LA VOITURE NOMMÉE DÉSIR

PAR MAURICE PHILIPPE

Nous rêvons tous, plus ou moins, d'une voiture « sur mesures », qui comblerait nos désirs. Comme à vous, il m'est arrivé de souhaiter une voiture « pour moi », présentant certaines caractéristiques, point nouvelles, certes, mais qui ne sont jamais groupées sur le même véhicule.

La voiture dont je me propose d'esquisser les grandes lignes n'est point un véhicule pour les temps futurs. Je me suis astreint, en effet, à ne considérer que des solutions connues et dès maintenant réalisables.

Au surplus, en ce qui concerne la partie purement mécanique, toutes les solutions passées au stade de la construction de série sont satisfaisantes lorsqu'elles sont bien exécutées.

Peut-être inclinerai-je plus volontiers vers la traction avant, laquelle présente incontestablement de plus grands moyens de défense sur la route ?

Mais, encore une fois, ce n'est là qu'un choix assez vacillant. Nous en dirons autant de toutes les catégories de moteurs. Par contre, on me permettra d'exprimer quelques idées personnelles sur l'aménagement de la voiture.

UNE CARROSSERIE RATIONNELLE

Extérieurement, il est avantageux d'avoir un capot plongeant le plus possible, qui permette d'apercevoir la route tout contre l'avant de la voiture : en somme, la nouvelle ligne italienne, avec les phares qui, placés plus haut que l'avant du capot, voient leur ligne se prolonger jusqu'à l'arrière, en ailerons, de manière à créer une certaine symétrie entre l'avant et l'arrière.

Ce qui n'est d'ailleurs pas indifférent quant à l'avantage procuré dans la tenue de route par vent latéral !

Pour donner accès au moteur, tout l'avant de la voiture : capot, ailes et phares, se relèverait d'une seule pièce comme dans la nouvelle Panhard ou l'Aston-Martin, en dégageant ainsi la totalité de la partie mécanique.

Il est illogique que l'ouverture des portes d'une voiture placée contre un trottoir fasse barrière pour les piétons ; sans parler de l'obligation pour le conducteur de se transformer en acrobate pour entrer ou sortir de sa voiture lorsque les véhicules sont serrés les uns contre les autres. Si l'ouverture par portes coulissantes — ce qui serait l'idéal — se heurte à de sérieuses difficultés avec les formes galbées de nos carrosseries, il n'en est pas de même pour des portes se déplaçant parallèlement à elles-mêmes en s'écartant d'abord de la voiture et en se rabattant ensuite contre elle, vers l'avant ou vers l'arrière.

Ce montage existe sur quelques autocars ; il fut même présenté il y a quelques années au Salon sur une voiture qui était, je crois, une Bentley.

La roue de secours ? Qu'on la place où l'on voudra, pourvu qu'elle possède un compartiment bien à elle, qu'elle ne partagera qu'avec le cric et le vilebrequin. Rien n'est plus surprenant que de voir, dans des voitures de grand luxe, la roue de secours en contact avec des bagages, eux aussi de grand luxe. Car en cas de crevaison, outre les difficultés de manipulation, il faudra bien remplacer la roue immaculée par la roue défaillante, avec sa boue, sa poussière... et parfois quelque cambouis, dont bénéficieront les bagages.

Et pendant que j'en suis au chapitre crevaisons, je souhaiterais des enjoliveurs de roue fixés par un boulon central que le vilebrequin dévissera aisément, et non par des ressorts, toujours rouillés, qui mettent la plus mauvaise volonté à assurer les services qu'on leur demande, aussi bien au démontage qu'au remontage.

DIRECTION A DROITE ? A GAUCHE ? NON : AU CENTRE

Volant de direction à droite ou à gauche ? S'il faut choisir entre ces deux solutions, je n'hésiterai pas : direction à droite, la seule qui, sur la route, permette au conducteur de tenir véritablement sa droite. Car le dépassement (facilité par la direction à gauche) n'est qu'un incident momentané tandis que la circulation à droite est l'obligation constante.

Mais la solution logique est celle du volant au centre, que Panhard avait essayé autrefois de faire admettre ; je me souviens de l'impression de sécurité qu'on ressentait en pilotant cette voiture où le conducteur voyait aussi bien l'aile droite que l'aile gauche de la voiture et pouvait vraiment « viser » pour établir sa trajectoire. Mais avec le volant au centre il ne faudrait point de banquette commune au conducteur et à ses passagers.

Dans l'hypothèse de la direction au centre, le siège du conducteur serait placé légèrement en avant des deux sièges des passagers (disposition en trèfle, mais avec la place unique à l'avant). Le décalage sur deux plans différents de la ligne des épaules du conducteur et de celles des passagers permet d'avoir trois places en largeur sans augmentation exagérée de la largeur intérieure de la voiture.

La commande des vitesses s'effectuerait soit par un petit levier placé directement sur la boîte dans le cas d'une transmission aux roues arrière, soit sur le tableau de bord s'il s'agit d'une traction avant. Le levier placé sous le volant me semble faire payer bien cher, par le nombre d'articulations et les réglages qu'il exige, ses bien minimes avantages.

A propos de la direction, je la voudrais peu démultipliée, deux tours de volant, par exemple, devant suffire pour effectuer le braquage entre les deux butées extrê-

mes. Il est préférable, en effet, de sacrifier le bénéfice du moindre effort à accomplir à celui de pouvoir effectuer avec le maximum de rapidité les brusques actions sur la direction que peuvent imposer la circulation... et les dérapages.

DES FREINS AUTO-REGULATEURS...

Autre désir, dicté, comme les précédents, par des considérations de sécurité : l'adoption d'un système de freinage autorégulateur empêchant le blocage des roues. Il est insensé qu'aux moments les plus critiques, qui imposent de freiner au maximum, le blocage des roues avant ait pour résultat de priver le conducteur de toute direction, la voiture s'en allant alors où elle veut, selon les actions combinées de forces aveugles : inertie, effort centrifuge, adhérence, etc. Coup de frein énergique, cela signifie toujours : obstacle à éviter. Et cela par la double action du ralentissement maximum et de la direction — parfois *in extremis* — afin d'éviter le choc. Or si nos freins répondent bien à la première exigence, ils interdisent absolument la seconde quand les roues sont « bloquées », c'est-à-dire lorsqu'elles patinent sur le sol.

Le processus est immuable. Un obstacle ? Le conducteur freine au maximum ; les roues se bloquent et, généralement, la voiture continue tout droit sa marche vers cet obstacle. Par un réflexe naturel, lorsqu'il voit venir la collision, le pilote appuie davantage encore sur sa pédale de frein, cela sans résultat, car les roues restent bloquées. Et le choc a lieu qu'il eût été souvent possible d'éviter par un crochet, s'il n'y avait pas eu blocage. On dira qu'au dernier moment il suffirait en relevant le pied de la pédale de frein de faire cesser, du moins sur terrain sec, le glissement des roues directrices sur le sol et de reprendre par cela même le contrôle de la direction. Parfait en théorie. Mais combien de conducteurs auront l'audace d'effectuer cette manœuvre ?

Tous les dispositifs dits « autorégulateurs » auront donc pour résultat de doser automatiquement la puissance du freinage selon l'adhérence du sol, le frein se desserrant au moment même où la roue cesse de tourner pour exercer de nouveau son action lorsque cette roue reprend son mouvement de rotation. Des solutions existent depuis fort longtemps ; j'ai été frappé, il y a trente ans, de l'augmentation de sécurité apportée par l'une d'entre elles : la 3 litres Chenard et Walcker. A une époque où les routes goudronnées devenaient par temps de pluie de véritables patinoires sur lesquelles les pneus, de petite section et gonflés à de très fortes pressions, vous traînaient dans les directions les plus imprévues si l'on avait le malheur de « caresser » seulement la pédale des freins, il était stupéfiant de pouvoir, à n'importe quelle allure, et sur une route mouillée, appuyer à fond sur la pédale de frein sans que la voiture bouge de sa trajectoire et en conservant sans cesse l'absolu contrôle de la direction.

Pourquoi les freins auto-régulateurs ne sont-ils pas imposés ? Pour la simple raison que le public, mal informé, ne les exige pas et qu'il n'y a dès lors aucune raison pour les constructeurs de consentir des frais supplémentaires qui ne leur feront pas vendre une voiture de plus !

PERFECTIONNEMENTS INTERIEURS

Le pare-brise serait en verre « feuilleté » et non trempé, ce qui lui éviterait de devenir opaque en cas de rencontre avec un corps dur, par exemple, projection d'un gravier. Certes, avec des glaces cintrées, la fabrication du verre feuilleté est plus difficile, mais le problème n'est pas insoluble. D'autre part, le verre feuilleté facilite l'adoption du pare-brise légèrement teinté, le seul produit collant, serré entre les deux feuilles, étant coloré à volonté au lieu d'une coloration dans la masse du verre. Or, après une expérience de près d'une année, je trouve au pare-brise teinté plus d'avantages que d'inconvénients. Pendant le jour la filtration des rayons lumineux diminue très nettement la fatigue oculaire sans obliger au port de lunettes, toujours gênantes. La nuit la légère différence d'éclairement ne se fait que peu sentir, l'obstacle étant toujours reconnu en temps utile. Et dans les villes, surtout par temps de pluie, il est avantageux d'éviter le scintillement des lumières et leur réflexion sur la chaussée.

Naturellement, le tableau de bord aurait ses appareils groupés près du tube de direction, avec des visières pour les rendre lisibles et éviter la réverbération du soleil. Ce tableau devrait pouvoir être détaché facilement, de façon à rendre très accessible la fixation des appareils ; à moins que « l'envers » de ce tableau puisse être découvert par l'intérieur du capot. Ce tableau de bord, si le moteur est à refroidissement par eau, comporterait un thermomètre d'eau.

A tout moment, la température de l'eau de refroidissement est un sûr indice de la marche du moteur. Jamais l'analogie avec le corps humain ne s'applique aussi bien que dans ce cas : toute montée de température constitue un signal d'alarme. Que ce soit en montagne, pendant les côtes gravies sur une grande démultiplication, en palier, au cours de longues lignes droites où l'on a tendance à « pousser » quelque peu, les indications de la température d'eau demeurent toujours aussi précieuses.

Mon tableau de bord comprendra également un indicateur de la pression d'huile, car le simple voyant lumineux signalant une baisse de pression me semble insuffisant. Si la pression trop faible est indiquée par un signal lumineux, il sera avantageux de substituer à ce dernier un signal acoustique : au lieu d'une lampe, un petit trembleur que le conducteur ne pourra pas ne pas entendre, tandis que l'allumage du voyant rouge peut lui échapper, tout au moins pendant quelques minutes qui peuvent suffire pour causer au moteur de sérieux dégâts.

L'aménagement de ma voiture se complétera par un interrupteur électrique général, ce « robinet de batterie » étant obligatoirement placé à la portée du conducteur. Un court-circuit survenant en route et annoncé par une odeur de brûlé, voire par une fumée envahissant la voiture, pourra ainsi être immédiatement neutralisé. Les feux de position seront branchés directement sur la batterie, de manière à pouvoir rester allumés « robinet » fermé.

J'en aurai terminé avec les points principaux de l'équipement de ma voiture en demandant encore que ce dernier comprît des lave-glace, ces jets de liquide qu'il est possible d'envoyer sur le pare-brise. Ceux qui ont vu leur pare-brise devenir brusquement opaque par la projection d'une nappe de boue comprendront que ce petit accessoire est bien utile.

ET POUR MON MOTEUR ?

Pour la santé de mon moteur, je monterai certainement un dispositif de super-graissage, dont, après un emploi de près de deux ans, je ne saurais dire tout le bien que j'en pense. Il permet à la fois de bénéficier d'un graissage supplémentaire par barbotage au départ, de rétablir automatiquement en cours de route le niveau optimum de l'huile, de disposer d'une réserve d'huile susceptible de diminuer instantanément la température de l'huile en circulation, au cas où elle deviendrait trop élevée ; il incorpore, de surcroît, quelques vapeurs d'huile dans l'aspiration du carburateur.

Le principe est simple : un réservoir auxiliaire transparent placé sous le capot, contenant une certaine quantité d'huile, est en communication avec trois éléments : une partie quelconque du carter du moteur, la partie de ce carter à la hauteur du niveau où s'établit le plein d'huile, enfin, une prise sur la dépression du carburateur.

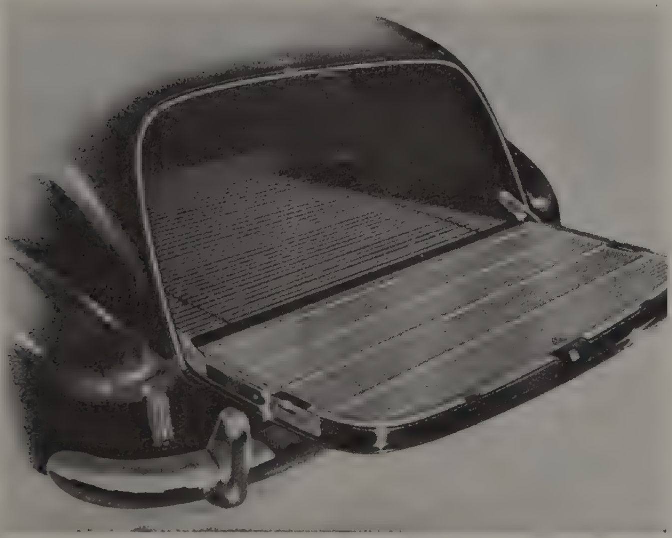
Moteur arrêté, le supplément d'huile descend par gravité dans le carter, où l'élévation de niveau constituera, au départ, un supplément de graissage par barbotage. Le moteur tournant, la prise de dépression fera monter dans le réservoir auxiliaire, d'abord, l'huile en excès, et, lorsque le niveau sera rétabli, les vapeurs d'huile du carter, puisque la tuyauterie de retour est placée dans le carter à la hauteur du niveau normal. On conçoit l'utilité que présente un tel dispositif ; et ce sera une fois de plus un étonnement de ne pas voir généraliser son emploi.

LA FORME GENERALE de la voiture de mes désirs s'inspirerait de celle des automobiles « ligne italienne » avec le capot plongeant au maximum. Le volant de direction serait au centre, dans l'axe de la voiture.

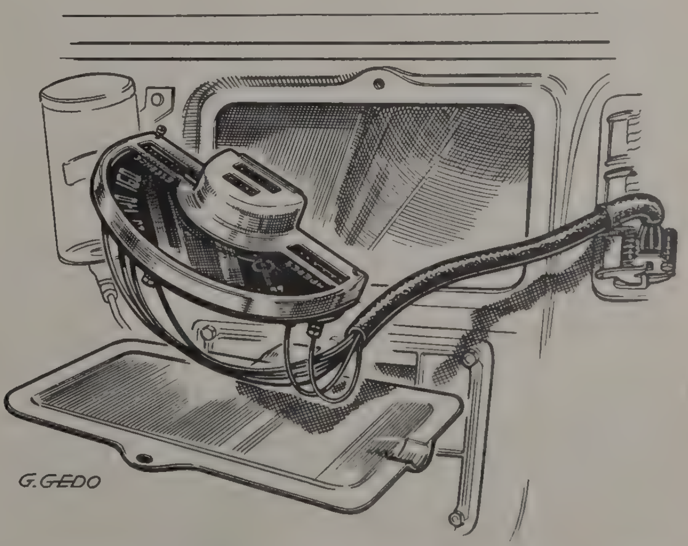
LE VOLANT étant au centre, le conducteur serait à l'aise sur son siège placé légèrement en avant des sièges des passagers, à sa droite et à sa gauche, comme dans la voiture du regretté Wimille.

LA PORTE se déplacerait en restant parallèle à la voiture, s'écartant d'abord et se rabattant ensuite contre le véhicule, en avant ou en arrière, ainsi qu'on peut le voir sur cet autocar Chausson.

L'AVANT DE LA VOITURE se relevant d'un bloc, le capot découvrirait complètement la partie mécanique, comme c'est le cas dans cette Aston-Martin ou dans la nouvelle Panhard.



LE COFFRE ARRIERE s'ouvrirait à la manière de celui de la Humber, ce qui assurerait aux voyageurs un supplément de bagages fort appréciable pour les vacances ou pour les longues randonnées.



UN TABLEAU DE BORD facilement démontable : il suffirait de soulever le capot pour avoir accès aisément, en cas de réparation, aux connexions des appareils électriques.

A QUOI TIENT LA PRODIGIEUSE RÉUSSITE

LE redressement de l'industrie automobile allemande est un des aspects les plus spectaculaires de l'après-guerre. Qu'on songe que la production des voitures de tourisme est passée de 9.541 en 1947 à 294.998 en 1952. Le marché intérieur est loin d'être saturé puisqu'on ne compte qu'une automobile de tourisme par cinquante habitants. Néanmoins, comme le développement de ce marché se heurte à divers obstacles : impôts très lourds, prix de l'essence, assurances, niveau moyen assez bas du revenu de l'ouvrier et de l'employé, les constructeurs allemands ont fait pour l'exportation un effort considérable et

Le Dr FRITZ KONECKE

FERRY PORSCHE

Le Dr KARL STIEF

ERHARD VITGER

VOICI LES ANIMATEURS DE CETTE

Le Dr Fritz Konecke, président du comité de direction de Daimler-Benz.

UNE carrière fulgurante. Moins de cinquante ans. A vingt-neuf ans, il était le plus jeune fondé de pouvoir de la plus grosse fabrique de caoutchouc d'Allemagne, la Continental, à Hanovre. Quelques années plus tard, il présidait le comité de direction.

Après la guerre, il quitte Hanovre pour coopérer à l'expansion de l'usine « Phœnix ». Mais l'automobile, à laquelle il s'intéresse depuis son jeune âge, l'appelle. Daimler-Benz veut aborder la rude compétition de l'après-guerre avec l'atout majeur d'un expert financier indiscuté, car l'un des problèmes principaux de cette période est celui des capitaux d'investissement. Le Dr Fritz Könecke, comme président du comité de direction, apporte la garantie de son expérience démontrée à la tête d'affaires importantes.

En sorte que la Mercédès 300, voiture de grand luxe, rapide et sûre, a trouvé aux Etats-Unis d'assez nombreux amateurs, en dépit de son prix élevé (plus de 3 millions de francs).

De Porsche le magicien à Ferry Porsche l'organisateur.

CINQUANTE années de travail et d'audaces techniques ont leur récente expression dans la Porsche 356. Détracteurs et supporters, aussi fanatiques les uns que les autres, s'en sont emparés en Europe et aux Etats-Unis comme thème de discussions passionnées.

Dès 1902 le Pr F. Porsche, fondateur de la dynastie et « magicien » de l'automobile, construisait des voitures ultra-légères et inaugurait ensuite l'étude, alors dans l'enfance, des phénomènes d'aérodynamique.

Ferry Porsche a suivi les traces de son père. A l'âge de douze ans, on pouvait le voir au volant d'un modèle de sport. Il ne se bornait pas à piloter. Le besoin de créer était aussi en lui. Il l'a porté à dessiner en 1946-1947 la « Cisitalia » à compresseur, d'une puissance de 450 CV pour une cylindrée de 1 l. 500. C'était la seule voiture de course à quatre roues motrices dont le conducteur pût à volonté isoler le train arrière ou le train avant. Cet engin à 12 cylindres opposés portait pour la première fois des dispositifs Servo de Porsche avec bague de synchronisation.

Actuellement chef de la maison qui porte son nom, Ferry Porsche a réalisé le modèle 356, qui, pour une consommation de 12 litres aux 100 kilomètres, monte à 100 km.-h. en quatorze secondes et permet des vitesses de pointe de 170 km.-h.

Le Dr Karl Stief, ingénieur en chef d'Opel.

UNE élégance sobre, un regard qui, parfois, efface le visiteur pour se résorber dans un univers intérieur peuplé de chiffres, tel apparaît le Dr Karl Stief, ingénieur en chef et membre du bureau directeur de la Société Adam Opel, liée au trust américain de la « General Motors ».

L'industrie automobile doit à Karl Stief d'avoir résolu le problème de la fabrication en grande série du châssis-coque unitaire. L'idée de combiner le châssis et la carrosserie dans une unité tout acier présente de grands avantages du point de vue ligne et construction. Jusqu'au moment où Stief réalisa son projet, on construisait séparément le châssis et la coque, sur deux chaînes différentes, avant de les assembler sur la chaîne finale. L'utilité pratique de la solution révolutionnaire préconisée par Stief fut démontrée par la mise en service de 400.000 Opel de tourisme (Olympia, Kadett, Kapitaen) et par l'adoption du principe dans la plupart des usines automobiles.

Karl Stief est un homme calme, discret, absorbé par son travail et néanmoins souriant. Sous sa direction, la production d'Opel s'est placée au deuxième rang de la production automobile allemande, avec 19.541 voitures en 1952.

Erhard Vitger, directeur général de Ford.

AU premier rang des préoccupations de l'industrie allemande figure le souci d'une organisation commerciale sans défaut. Telle est la raison de la réussite d'Erhard Vitger. Il est né à Köng, au Danemark, et c'est à Copenhague qu'il a acquis sa formation commerciale.

En 1920. il débute à la direction danoise de Ford, comme comptable. Un poste modeste. Mais, cinq ans plus tard, on le trouve fondé de pouvoir de la maison, et c'est à lui que Ford fait appel pour organiser sa succursale allemande. En 1935, il fait partie de la direction de la « Ford werk AG » et assume les fonctions de directeur de la société de crédit qui lui est rattachée. En 1938, il est envoyé à Budapest pour y diriger Ford-moteurs.

DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ALLEMANDE ?

couronné de succès, puisque, en 1952, ils ont vendu à l'étranger 100.335 voitures de tourisme, dont près de 80.000 en Europe.

L'industrie automobile allemande, qui fait vivre un million de travailleurs, a trouvé dans les différentes firmes qui la représentent de fortes personnalités pour lui donner l'impulsion et l'expansion dont elle avait besoin. Grâce à ces hommes, elle a pu, en quelques années, conquérir la place qu'elle occupe maintenant sur les marchés internationaux.

Ce sont les portraits de ces animateurs qu'on trouvera esquissés dans les lignes qui suivent.

HEINZ NORDHOFF

Le Dr BRUHN

OSCAR R. HENSCHEL

Le Dr ROTH

RENAISSANCE D'APRÈS GUERRE

La guerre terminée, Vitger est nommé directeur général à Cologne, non sans avoir auparavant relevé Ford-moteurs à Salzbourg. Quand il arriva à Cologne, la production de Ford était tombée à zéro. Il a réussi à la remonter et à la porter au troisième rang de la production allemande (11.739 voitures en 1952).

Heinz Nordhoff, directeur général de Volkswagen.

SE consacre depuis plus de vingt-cinq ans à l'automobile. Né à Hildersheim en 1899. A pris ses diplômes à l'Ecole polytechnique de Berlin-Charlottenberg et a commencé par construire des moteurs d'avion à la Bayerische Motorenwerke de Munich. Entré en 1930 à la Maison Opel, il y remplit différents postes jusqu'en 1948, où il prend la direction générale de la Volkswagen-werk. En 1950 les usines qu'il dirige fournissaient déjà le tiers de la production totale de l'industrie automobile allemande. M. Nordhoff s'est particulièrement attaché à développer les exportations. Aujourd'hui le chiffre des ventes à l'étranger réalisées par sa firme atteint environ la moitié du nombre de voitures exportées par l'Allemagne. Les usines de la Volkswagen emploient 19.000 personnes et M. Nordhoff a donné un grand développement aux services sociaux.

Le Dr Bruhn, directeur général d'Auto-Union.

A PARCOURU un long chemin pour parvenir au poste qu'il occupe aujourd'hui. Né en 1886 à Cismar, le Dr Richard Bruhn, après avoir étudié à l'école pratique, entra en apprentissage dans une fabrique de Kiel. Mais il avait la volonté d'accéder à une plus haute situation. Il travaille avec acharnement, passe des examens et entre dans un poste encore modeste au bureau des ingénieurs de l'A. E. B., d'où il est envoyé à l'agence de Londres. Il fait la guerre de 1914. Puis on le retrouve à la direction des usines Neufeld et Kulinke à Kiel. Il est ensuite collaborateur du professeur Junkers aux usines Junkers, passe à la Pöge-Elektrizitäts, puis aux usines Rasmussen de Zschopau. Il prit une part très importante à la fusion des firmes qui se groupèrent sous le titre d'Auto-Union et qu'il allait diriger. La prospérité de cette marque était telle qu'une motocyclette sur trois et une voiture de tourisme sur quatre circulant en Allemagne sortaient d'Auto-Union. Après la guerre le Dr Bruhn, entouré de quelques anciens collaborateurs, s'attacha à reconstituer la firme anéantie. Il y parvint : dès 1949 Auto-Union pouvait exposer de nouveau, et en 1951 2.000 voitures sortaient mensuellement de l'usine de Dusseldorf.

Oscar R. Henschel.

LES usines Henschel de Kassel sont une affaire familiale qui a déjà un long passé. Depuis six générations elle est dans les mêmes mains. Quand s'ouvrit l'ère du chemin de fer, peu d'hommes crurent à l'avenir du nouveau moyen de locomotion. Carl Anton Henschel, fils aîné du fondateur de la maison, fut, lui, un pionnier, et vers le milieu de 1848 la première locomotive Henschel sortait de l'usine de Kassel. Plus de 30.000 autres devaient suivre.

L'avènement de l'automobile a donné à la maison Henschel une activité nouvelle. Ses productions sont très variées : modèles tous terrains, camions lourds, autocars. Créé par M. Oscar R. Henschel en 1924, le département des véhicules lourds est en plein essor. Mais de multiples fabrications, moteurs, machines-outils, sont dues aux usines Henschel, dont le directeur vient de créer à Hambourg les ateliers pour la construction des plus puissantes turbines et moteurs fixes et marins à deux temps.

Le Dr Roth, directeur de Magirus-Deutz.

LE 12 février 1951 sortait de l'usine Deutz d'Ulm le 10.000e véhicule Magirus, en même temps que l'autre chaîne de montage livrait le 15.000e moteur diesel à refroidissement par air. L'effort soutenu accompli depuis la guerre pour reconstituer l'entreprise se traduisait ainsi d'une manière particulièrement sensible. Le docteur Roth, directeur de l'usine d'Ulm, a largement contribué à cette activité et il a su donner aux fabrications dont il a la charge une impulsion dans le domaine technique et dans le domaine commercial qui a permis à sa firme de retrouver une des premières places. Elle est spécialisée, comme on sait, en dehors des moteurs, dans la construction des véhicules lourds, camions et autobus. Le docteur Roth s'attache tout particulièrement à développer l'exportation, et les véhicules Magirus sont maintenant nombreux en Turquie, en Afrique, en Argentine.

*La X-100, voiture de demain

Ce prototype expérimental comporte plus de 50 dispositifs nouveaux

UN ASPECT de l'avant de la voiture dans lequel calandre et pare-chocs forment un ensemble où les phares se trouvent intégrés.

QUELLE sera cette année la grande attraction du Salon de l'Automobile ? Sans doute la nouvelle voiture Ford, la X-100, qu'on a déjà appelée la « voiture de demain » et qui présente au public de nombreuses particularités de nature à piquer la curiosité. Elle ne compte pas moins, en effet, de cinquante dispositifs entièrement nouveaux dans l'automobile.

Cette voiture est un prototype expérimental. C'est dire qu'elle n'est pas offerte aux acheteurs. Construite aux États-Unis par le Bureau d'études de la Ford Motor Company, elle a d'abord été présentée en maquette de carrosserie sous le nom de 1950-X. Des organes mécaniques ont ensuite été montés sur le châssis de façon à faire de la voiture un véhicule d'essai, un véritable laboratoire sur roues.

La X-100 se présente sous l'aspect d'un cabriolet 2 portes, 5 places, pesant 2.675 kilos. Sa longueur est de 5 m. 80, sa hauteur de 1 m. 45 et sa plus grande largeur de 2 m. 06. On y a largement utilisé l'aluminium et les métaux légers afin de diminuer autant que possible le poids. La carrosserie noire, en acier et en aluminium, comprend un toit à glissière en matière plastique. Intégralement transparent, placé au-dessus des sièges avant, ce panneau peut s'escamoter sous la partie fixe du toit, soit en actionnant une commande sur le tableau de bord, soit par une pression plus accentuée sur le bouton d'ouverture des portes. S'il est ouvert en l'absence du conducteur, la première goutte de pluie déclenche l'action d'une cellule sensible à l'humidité : le toit ouvrant et les glaces latérales de la voiture se ferment immédiatement. Le châssis est d'une conception entièrement nouvelle qui lui assure le maximum de rigidité. Nouvelle aussi est la fixation de la carrosserie sur le châssis.

Le moteur à soupapes en tête possède un système entièrement nouveau de carburateur et de tubulures d'admission intégrés. La suspension avant et la suspension arrière sont indépendantes et la transmission a une commande de vitesses électriques. L'électricité joue d'ailleurs dans la X-100 un rôle considérable. Cette voiture est en effet équipée de 300 kilos de matériel électrique dont les connexions sont assurées par 13 kilomètres de fil. Le capot et la porte de malle arrière, commandés par servo-frein, sont ouverts, fermés, verrouillés et déverrouillés par des commutateurs placés sur le tableau de bord. Chaque roue a un cric indépendant commandé électriquement.

Mais si dans le domaine mécanique les recherches ont été très poussées, dans celui du confort les innovations sont également nombreuses.

C'est ainsi que les sièges — ceux de l'avant sont réglables dans six directions — ont été capitonnés d'un épais cuir noir et blanc. Pour dissiper la désagréable impression de froid que le cuir donne en hiver, des réchauffeurs électriques de sièges ont été prévus.

Les poignées de portes sont supprimées et remplacées par des boutons-poussoirs.

Nombre d'autres accessoires ajoutent à la commodité du séjour dans cette voiture. L'homme d'affaires aura à sa disposition un dictaphone. Un rasoir électrique permettra de paraître avec un visage irréprochablement net. Et, pour l'agrément, il y a un poste de radio à dix lampes avec deux tableaux de commande, un pour les sièges avant, un pour les sièges arrière.

Voilà ce que rassemble, dans une espèce de panorama technique, la nouvelle Ford. Aujourd'hui prototype, demain réalité ? Quant au prix, si elle était proposée à la vente, on a parlé d'un peu plus de 5.000 dollars... Indication peut-être prématurée.

Après le Salon de l'Automobile de Paris, la X-100 prendra le chemin de Londres. Elle sera exposée au Salon d'Earls Court à partir du 21 octobre.

Sur la « FREGATE ».
Larges glaces transparentes. Visibilité accrue. Sécurité augmentée.

HABITACLE DES SERVITUDES DE CONDUITE

LE VITRAGE DES AUTOMOBILES

CONFORT ET HABITABILITÉ

LES exigences des usagers, toujours nouvelles dans le sens du confort, poussent les constructeurs d'automobiles à modifier constamment les silhouettes de leurs véhicules. L'automobiliste de 1953 exige de son engin non seulement que la mécanique en soit parfaite et dure longtemps, mais aussi qu'il lui permette de se déplacer confortablement avec le maximum de sécurité.

Pour des passagers, voir un paysage ou un monument (bientôt un pic montagneux dominant la route) sans être obligés de se pencher ou de baisser la tête est devenu aussi important que, pour le conducteur, de voir distinctement la route et les obstacles par tous les temps et en toutes circonstances. C'est pourquoi les véhicules modernes sont de plus en plus vitrés.

Un pas en avant considérable a été fait avec le développement des glaces bombées. Le pare-brise bombé, en effet, a permis le recul des montants latéraux et l'augmentation de l'angle de visibilité du conducteur.

La lunette arrière bombée peut être très grande sans nuire à l'aérodynamisme des automobiles. Elle offre une meilleure visibilité vers l'arrière et permet à une voiture suiveuse le dépassement sans danger.

Les glaces latérales, planes jusqu'à présent, vont-elles s'incurver également comme le laissent prévoir certains prototypes ? Cette technique permettra souvent de gagner, à l'intérieur des carrosseries, une place précieuse pour les passagers.

Quant au toit transparent, si certains carrossiers le préconisent dans la formule « tourisme », il a déjà pris place dans l'autocar de grand tourisme sous forme de baies de pavillon.

UN CAS PARTICULIER : LE PARE-BRISE

JUSQU'A présent les pare-brise étaient généralement en glace trempée « Securit », qui offre en cas de bris la particularité de se fragmenter en petits morceaux à bords émoussés.

Malheureusement, dans un tel cas, la visibilité était fortement réduite.

Pour répondre aux exigences nouvelles du code de la route, applicables à partir du 1er octobre de cette année, Saint-Gobain vient de mettre au point un nouveau type de glaces trempées pour pare-brise nommé « Visurit » et d'en obtenir l'homologation.

Le « Visurit » présente la même caractéristique que le « Securit » : il se brise sans fournir d'éclats coupants, dangereux pour les passagers. Mais sa supériorité réside dans le fait que la totalité de la surface transparente n'est pas rendue opaque en cas de rupture.

Une astuce technique a permis de ménager, en cours de trempe, une zone en forme de hublot. Cette lunette est traitée à part et soumise à une trempe différente de l'ensemble. Ce système lui donne, par rapport au reste de la surface, une sorte d'autonomie à l'égard des contraintes mécaniques. Il est toutefois curieux de noter que ces différents traitements ne créent aucune solution de continuité dans la transparence du pare-brise.

Selon le point d'application de la force déterminant la rupture, l'usager serait assuré de toujours conserver une vision suffisante de la route. Si le hublot se brise, le reste du pare-brise demeure transparent ; dans le cas contraire, la lunette conserve l'intégralité de sa clarté.

Le pare-brise en « VISURIT » a été brisé. Le conducteur continue à voir distinctement la route.

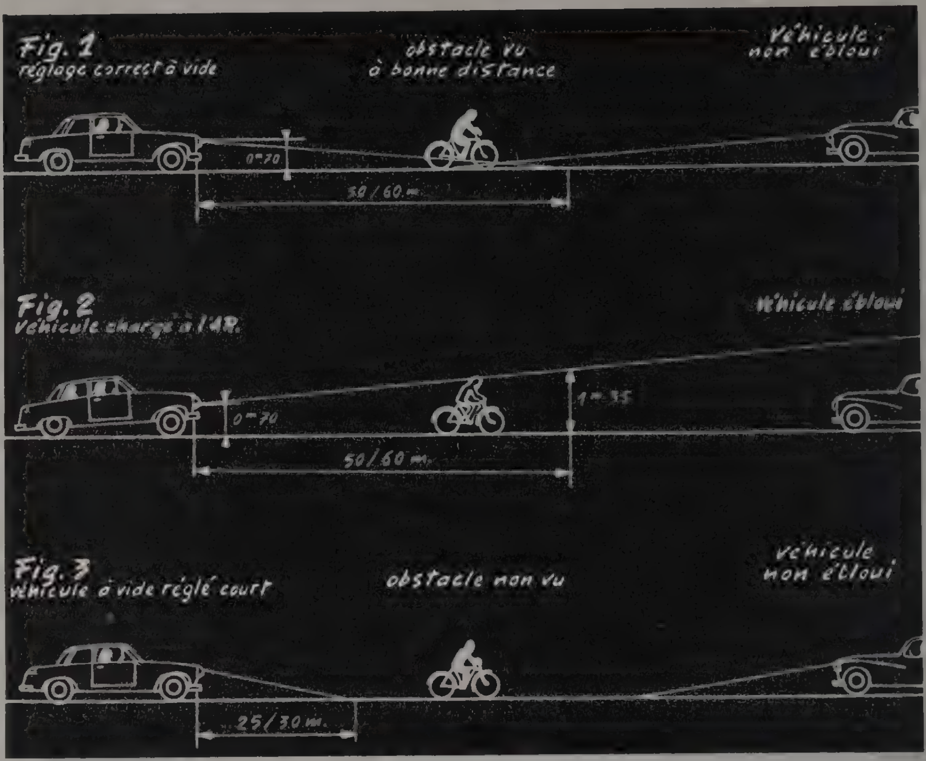
ON VERRA AU SALON 1953...

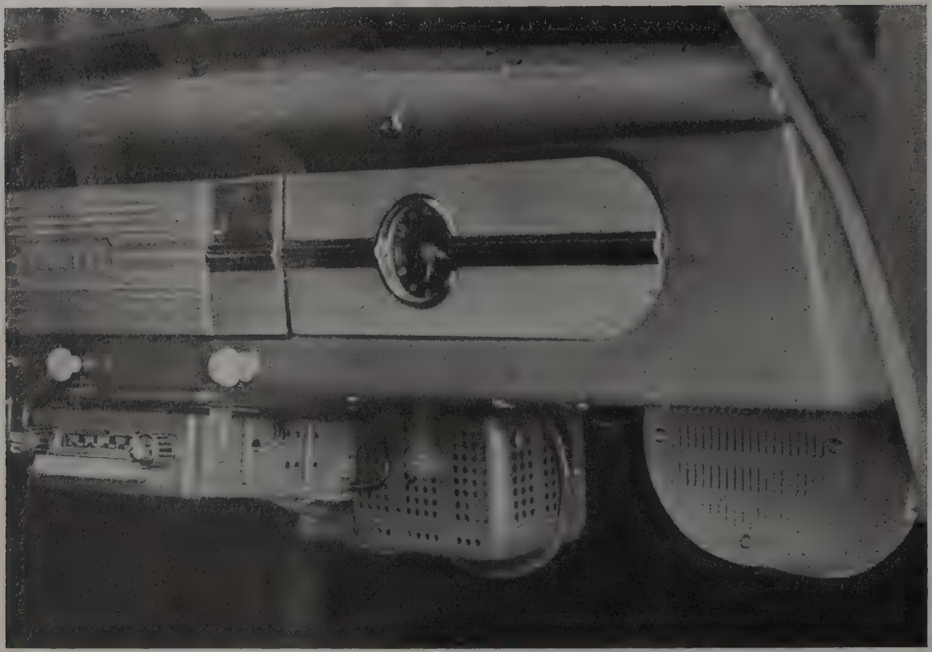
LE TÉLÉCODE MARCHAL

Le télécode Marchal est un nouveau dispositif qui permet de régler à distance, de son siège et même en marche, l'éclairage pour le « code » des projecteurs **Equilux Marchal** encastrés dans les ailes de nombreuses voitures. Ce dispositif permet, sans déplacement du projecteur, d'agir seulement sur l'optique (réflecteur et glace) placée à l'intérieur du projecteur.

L'éclairage « code » a pris une grande importance et c'est avec lui que s'effectuent maintenant 80 % des voyages de nuit. Grâce au code des Equilux, bien réglé, il est possible d'obtenir sans danger une bonne moyenne — 60 à 80 kilomètres à l'heure. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'un réglage n'est jamais définitif avec les ressorts souples des voitures actuelles : il dépend de la charge arrière en passagers ou en bagages et de l'état de la route.

Avec le télécode Marchal soigneusement mis au point et dont le montage n'est ni compliqué ni coûteux, l'automobiliste qui hésitait à descendre par temps froid ou pluvieux pour régler ses projecteurs pourra, selon qu'il le jugera utile, baisser ou améliorer son faisceau. Bien des risques d'accident seront de la sorte évités.





RADIO ET AUTO

Le souci des constructeurs d'appareils de radio destinés aux voitures automobiles est de s'adapter à ce qu'on peut appeler les « normes automobiles », c'est-à-dire de pouvoir donner à la mécanique la solidité requise sous le volume le plus faible, au montage une simplicité qui convienne à tous les types de véhicules, enfin l'élégance. Bien entendu, ces qualités doivent s'associer à une juste appréciation des exigences commerciales (durée d'utilisation du poste, confort dans l'emploi, prix de vente, etc.).

En fait, les constructeurs, plus que d'innovations, se sont souciés surtout de mettre au point et d'adapter des solutions déjà connues.

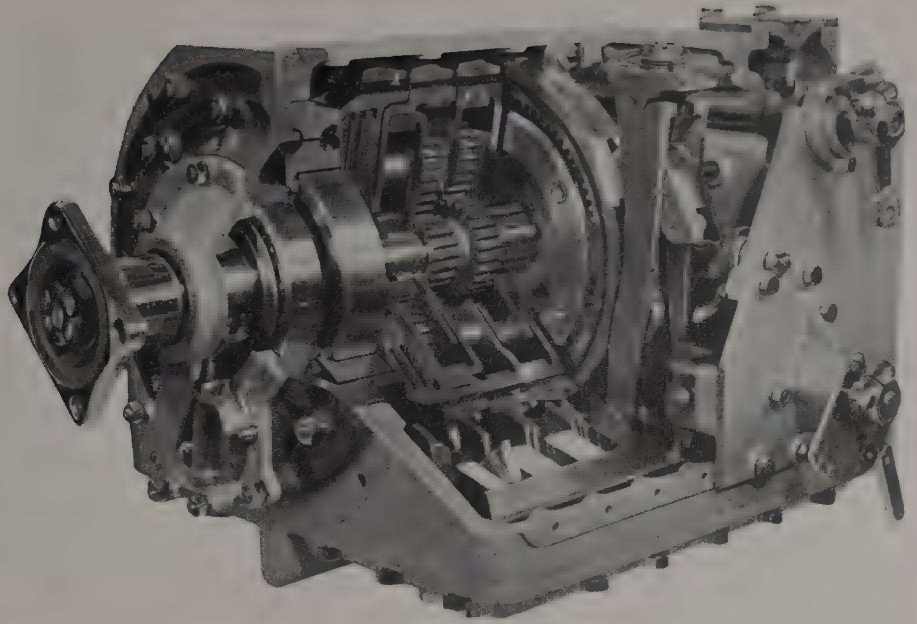
Ainsi s'est-on employé avec grand soin dans l'alimentation des postes d'automobile à réduire les parasites dont le vibreur interrupteur, d'une utilisation générale aujourd'hui, est la source. Même préoccupation d'éliminer les parasites qui trouvent leur origine dans le circuit électrique de la voiture.

La plupart des constructeurs de postes auto ont également remplacé les condensateurs variables par des noyaux-plongeurs montés sur blocs de caoutchouc et qui, à nombre égal de circuits, diminuent de moitié l'encombrement. On relève encore un emploi généralisé des tubes et pièces miniature. La division des postes en deux ou trois éléments distincts permet d'en munir les plus petites voitures de tourisme.

Un des principaux problèmes qui se sont posés aux techniciens est la réduction de l'effet de souffle, d'autant plus marqué que la sensibilité s'accroît. Or l'emploi des récepteurs à grande sensibilité est devenu courant.

La S. F. R. T., qui construit en France sous licence U. S. A. les postes « Radiomatic », est le seul constructeur dans notre pays à employer une « astuce » américaine de montage qui, en créant une détection légèrement retardée, élimine pratiquement l'effet du souffle. D'autre part, le réglage automatique, autre solution américaine, commence à se répandre en France.

Notre photographie montre un poste « Radiomatic » monté sur une « Vedette ». A gauche, le boîtier de commande ; à droite, le haut-parleur ; entre les deux, le boîtier d'alimentation.



LA BOITE WILSON

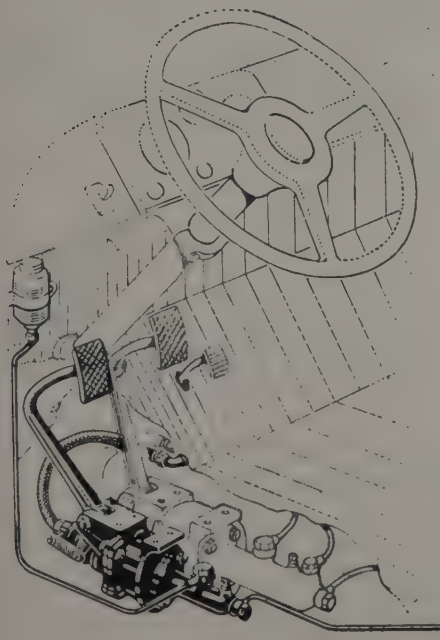
La boîte présélective Wilson, 4 vitesses, dite « Wilson-Pilot », est un dispositif d'un maniement aisé et qui apporte au conducteur une réelle garantie de sécurité. Recevant, d'une part, le couple moteur et, de l'autre, le couple résistant, ce dispositif agit sur l'arbre de sélection et sur la barre de commande de la boîte. Les changements de vitesse sont ainsi réalisés automatiquement d'après la seule position de la pédale d'accélération.

GARAGE ET CAMPING

Spécialiste depuis de nombreuses années du travail des tissus imperméables, « Mod' Plastia », avec ses housses garage et ses housses camping, répond de la manière la plus élégante et la plus économique aux questions que se posent tant d'automobilistes : « En ville, où garer ? En voyage, où loger ? »

La housse camping transforme, à la plage, votre voiture en cabine de bains. L'auto équipée de lits-couchettes devient, en une minute, une confortable tente de camping. Elle est aussi un abri pour le pique-nique et le repos. Quant à la housse garage, elle se monte dans une courette, dans un jardinet et devient en vacances la plus spacieuse tente familiale.

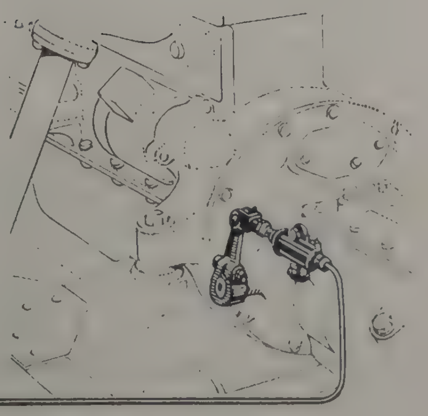
Lavables, tenant dans une pochette, les housses « Mod' Plastia » mettent dans votre malle arrière votre tente et votre garage particuliers.



LES NOUVEAUX APPAREILS WESTINGHOUSE

Westinghouse présente cette année des appareils absolument nouveaux. D'abord un frein sur échappement qui est appelé à constituer avec les freins à friction un ensemble rationnel de freinage. Formé d'organes simples, robustes et facilement adaptables aux véhicules équipés d'un moteur à 4 temps, ce frein sur échappement apporte à la circulation routière un élément de sécurité de grande valeur.

D'autre part, l'attention se portera sur le Bloc-Pédale Westinghouse, conçu pour le servo-freinage de véhicules équipés à l'air comprimé, mais dont les freins sont à commande hydraulique. Le Bloc-Pédale réalise un ensemble assurant une totale sécurité de conduite.



L'UTILE ET L'AGRÉABLE POUR VOTRE VOITURE

POUR RAJEUNIR LES DÉCAPOTABLES

Une peinture plastique, à base de résine, s'applique facilement à l'aide d'un rouleau sur la capote usagée qu'elle rénove et imperméabilise. Un produit spécial incorporé à la peinture protège le tissu contre la moisissure.

POUR LES CONDUCTRICES

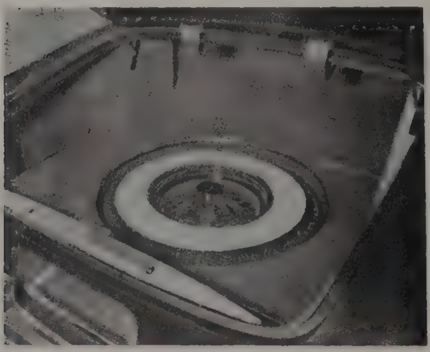
Même avec un siège avancé au maximum, les pédales du frein et du débrayage sont quelquefois encore trop éloignées pour les personnes de petite taille. Des rallonges s'adaptant aux pédales font gagner 10 centimètres.

Un accélérateur en caoutchouc prolongé sur le sol par un rond de même matière évite aux hauts talons de déraper et protège le tapis de la voiture.

Attaché au dos du parasoleil, un miroir électrique branché sur la batterie ou sur une pile de poche permet de se « refaire une beauté » la nuit.

ROUE DE RECHANGE

Pour laisser plus de place aux bagages, la roue de rechange est encastrée au fond du coffre. Pour la sortir, il suffit de dévisser deux écrous et la roue se soulève automatiquement sur un bras actionné par un ressort.



DOSSIER VENTILÉ

Le confort du conducteur par forte chaleur est nettement amélioré grâce à ce dispositif ingénieux. Un cadre en bois soutient le dossier tressé qui isole du coussin de la voiture le dos du conducteur tout en offrant un appui souple et confortable.

CAPOT AUTOMATIQUE

Le capot de cette Ford V-8 se soulève et se referme automatiquement grâce à un système hydraulique semblable à celui qui actionne le toit des décapotables américaines. Le pneu de rechange est placé sur le côté du moteur.

CHASSE-NEIGE MÉNAGER...

Pour dégager une sortie de garage ou une allée de jardin, ce chasse-neige s'accroche en quelques minutes au parechoc avant de la voiture.

... ET PARASOL DE ROUTE

Dans les régions de forte chaleur et principalement dans la traversée des déserts, cet accessoire rendra de grands services. Il s'agit d'un double toit fixé par ventouses à 10 centimètres au-dessus du toit de la voiture et dépassant celui-ci de 40 centimètres au-dessus du pare-brise. Il se fait entre les deux toits une circulation d'air qui élimine la chaleur. Cet appareil est fabriqué en toile ou en matière plastique sur un cadre d'acier.

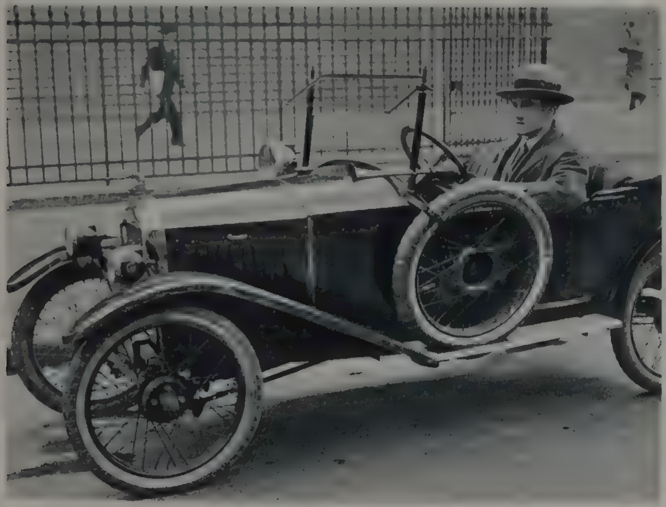
REMORQUE DÉMONTABLE

Cette remorque ultra-légère, en fibre de verre et matière plastique, est plus basse qu'une voiture et ne gêne pas la vue dans le rétroviseur. A l'arrêt, le couvercle se soulève, déliant une paroi en toile imperméable. L'intérieur contient un lit, une table pliante, un réchaud et des placards.

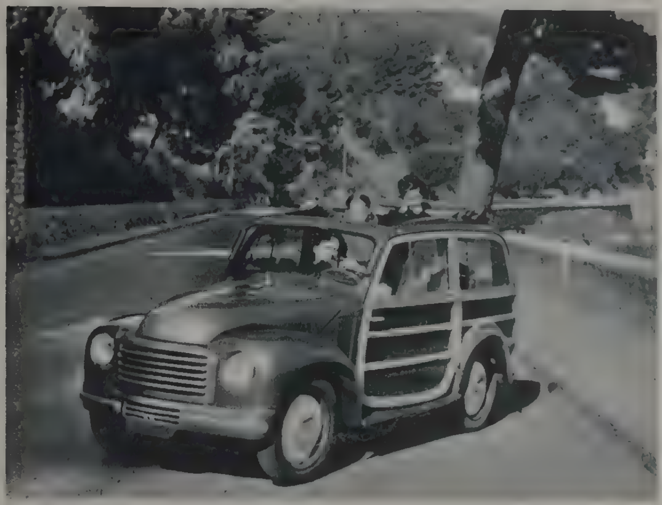
LUNETTES DE PHARES

Elles comportent des verres de petite taille, étudiés pour protéger seulement les pupilles des lumières éblouissantes, sans diminuer le champ de vision. Quand le conducteur est ébloui, il n'a qu'à baisser légèrement la tête pour que les verres se placent entre ses yeux et la lumière.

30 ANS DE PROGRÈS !

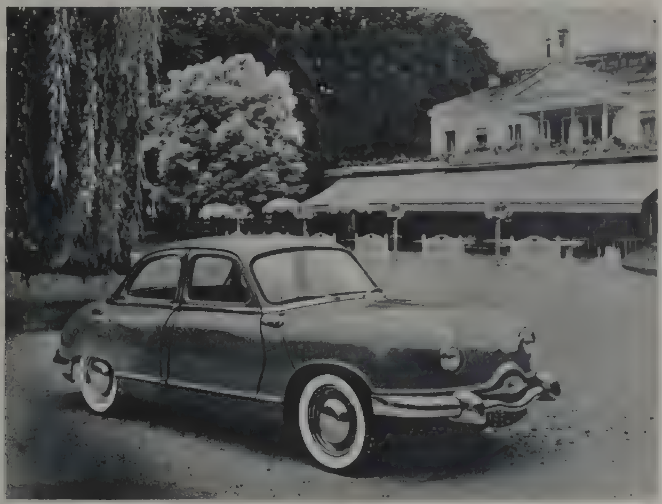


EN 1922 la Quadrilette Peugeot de notre collaborateur Maurice Philippe était munie d'un moteur 4 cylindres 50×85, d'une cylindrée totale de 666 cmc. Elle n'offrait, pour deux personnes, qu'un confort assez rudimentaire : éclairage à l'acétylène, suspension par ressort transversal à l'avant, demi-ressorts à l'arrière et pas d'amortisseurs. Vitesse maximum, 60 km. à l'heure. Elle consommait 5 litres aux 100 kilomètres.

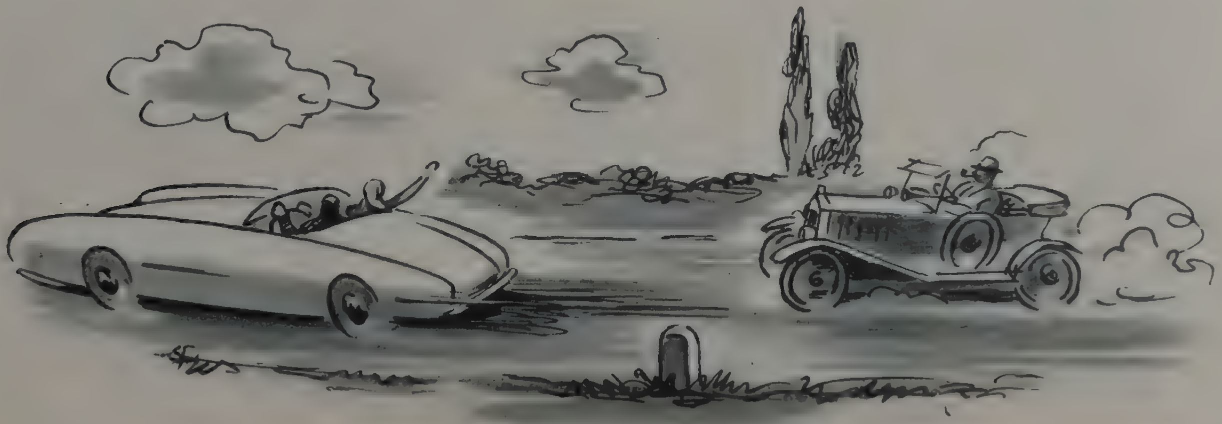


AUJOURD'HUI, avec une cylindrée plus petite : 569 cmc. seulement, la 500 C. Fiat, carrossée pour quatre places, plus un large emplacement pour les bagages, permet une vitesse de 95 km. à l'heure pour une consommation de 5 litres et demi aux 100 kilomètres. Elle présente, au point de vue du confort, maints avantages fort appréciés : toit découvrable, chauffage, éclairage et démarrage électriques, etc.

TOUJOURS en 1922, la voiturette de luxe Amilcar, avec capote escamotable, suspension par demi-ressorts à l'avant et à l'arrière, sans amortisseurs, disposait de l'éclairage électrique, mais n'avait pas de démarreur. La vitesse approchait 80 kilomètres à l'heure.



CE QU'ON OBTIENT aujourd'hui d'un moteur de 850 cmc. de cylindrée : une voiture spacieuse à 4/6 places avec un grand confort, une vitesse de 130 km. à l'heure et une tenue de route irréprochable... telle est la dernière réalisation de Panhard.



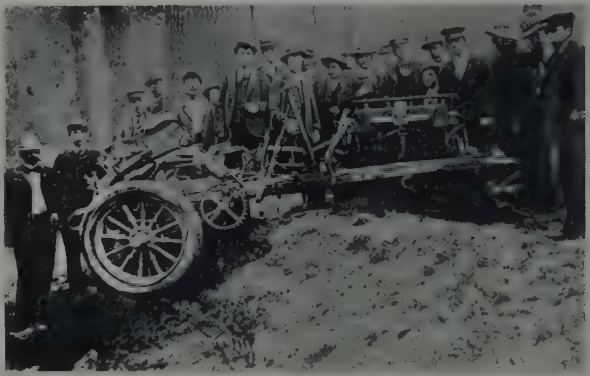
IL Y A CINQUANTE ANS... LE SALON DE 1903

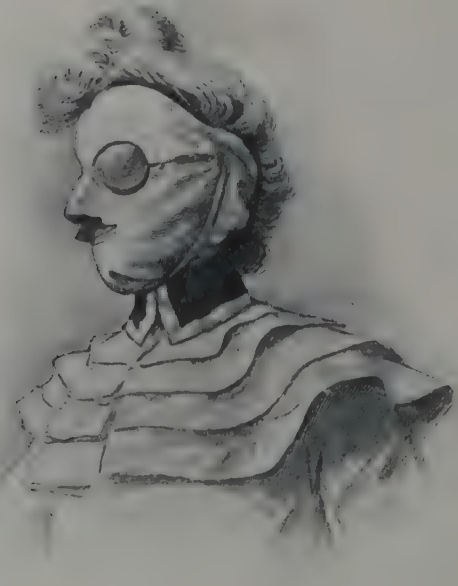
La voilette à besicles.

RIEN DE TRES NOUVEAU, écrivaient les chroniqueurs de ce Salon 1903, mais une « incroyable affluence » de visiteurs accourus au Grand Palais pour admirer les dernières créations. Il y avait, en effet, foule ; le dessin ci-contre paru dans l'Illustration d'alors en fait foi. Et l'on notait avec satisfaction que les automobilistes semblaient s'orienter vers le confort plutôt que vers la vitesse, dont les excès étaient relatés avec effroi. Ah ! les « meurtres » d'inoffensifs poulets, quel sujet de déploration ! Et, déjà, que les routes sont encombrées ! La vue, ci-dessous, du pont de Suresnes un dimanche soir est un spectacle que nous connaissons !

LA PREMIERE leçon de conduite ! Cela ne va pas sans appréhension. Faut-il que la mode soit puissante pour que cette élégante de 1903, qui pourrait caracoler en amazone, se décide à devenir « chauffeuse » ! Ce qui était alors de l'audace fait aujourd'hui partie de la vie ordinaire d'un nombre toujours croissant de femmes.

LA COURSE PARIS-MADRID, qui devait endeuiller le mois de mai 1903, tourna en véritable catastrophe. Elle fut d'ailleurs interrompue à la première étape, à Bordeaux, par décision du gouvernement. Cette tragique épreuve coûta notamment la vie à Marcel Renault, frère du célèbre constructeur. L'accident qui lui fut fatal se produisit à Couhé-Vérac, entre Poitiers et Ruffec. La voiture, que notre photographie ci-dessus montre après l'accident, ayant heurté un arbre, fit un tête-à-queue ; le conducteur et son mécanicien furent projetés au loin. Marcel Renault avait accompli le parcours Versailles-Poitiers à la moyenne horaire de 116 kilomètres. Ci-dessous, un autre accident, survenu à la sortie d'Angoulême, causa la mort du mécanicien et de deux spectateurs. Il y eut d'autres morts encore en ce dimanche 24 mai. L'émotion fut extrêmement vive, et le ministre de l'Intérieur exprima ses regrets d'avoir autorisé la course.





IRONIQUEMENT, l'Illustration de 1903 intitulait le portrait ci-contre : « Une des plus jolies femmes de Paris. » L'auteur de l'article, déplorant la « bizarrerie, la hideur même » des costumes créés pour les « chauffeuses », estimait qu'elles auraient dû détourner à jamais les jolies femmes de l'automobile. Il faut avouer que pareil accoutrement était une injure au bon goût. Heureusement l'élégance féminine automobile a depuis lors pris sa revanche.

LE SCOOTER AU SAHARA. A peine sorti d'usine, le nouveau scooter 125 cmc. Terrot, aux mains de M. Gilbert Gilles, a relié Oran à Gao à travers le Tanezrouft, le fameux pays de la soif. Dans notre document la rencontre du scooter et des Touareg du poste de Reggan ne manque pas de piquant.

SCOOTERS, MOTOS, VÉLOMOTEURS

LA FORTE PERSONNALITÉ DES INDUSTRIELS IMPRIME A LA MOTO UN ÉLAN IRRÉSISTIBLE ET FAVORISE UNE ESTHÉTIQUE SOUVENT ORIGINALE

PAR JEAN BONNET

EN FRANCE, nous n'avons pas d'épreuves de régularité pour scooters 125 cmc. En Italie, au contraire, elles sont fréquentes, organisées notamment par les Vespa-clubs. Ci-dessus, un passage de la course des Trois Mers, l'été dernier. Le Vespa français est construit entièrement à Fourchambault.

BERNARDET fut l'initiateur du scooter en France. Réputés pour leur tenue de route et leur élégance, les scooters Bernardet sont volontiers adoptés par nos artistes et nos reines de beauté, ainsi qu'en témoigne notre photo où l'on voit que Miss France est enchantée de sa monture.

LORSQUE, au lendemain même de la guerre, s'ouvrit à nouveau ce Salon de la Motocyclette qui témoignait de la pérennité d'une tradition et d'une industrie, on s'aperçut cependant qu'une conception venait de mourir sur laquelle nous nous étions constamment appuyés durant quarante années et à laquelle toujours nous revenions en dépit des progrès.

Révolution, cette fois, plus qu'évolution, car avec elle tombaient des entraves multiples qui, trop longtemps, contrarièrent l'harmonieux développement d'un véhicule dont on proclamait l'autonomie réelle, mais sans y croire. De ce climat psychologique nouveau, la motocyclette, enfin, dégageait sa personnalité et se permettait d'être elle sans rien imiter de personne. Et surtout pas de la bicyclette.

LE PROBLEME DU CYCLOMOTEUR

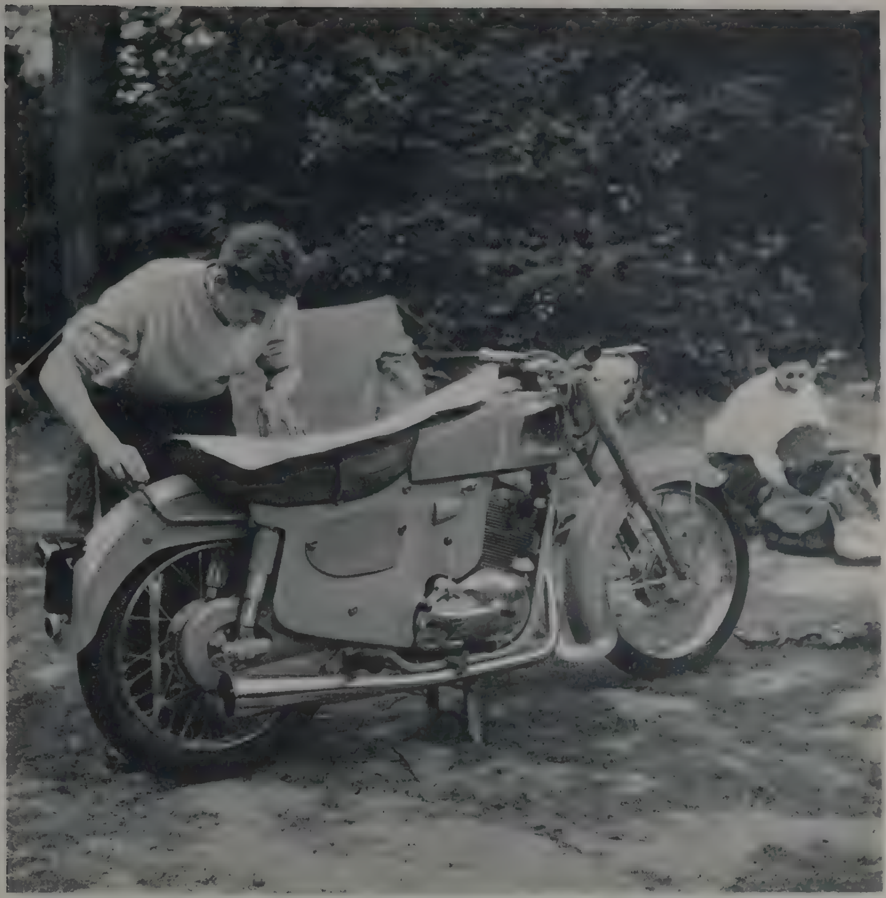
Remarque qu'on va nous reprocher ? Paradoxe parce que, précisément, la France est le pays au monde qui a le mieux œuvré, techniquement, dans le domaine du cyclomoteur et parce que c'est bien en ce pays que son succès est le plus profond et demeure le plus durable.

Je suis de ceux qui n'ont jamais très bien compris pourquoi le cyclomoteur évoque irrésistiblement la bicyclette et qui se sont toujours étonnés que la leçon de 1923 n'ait pas été mieux entendue. C'est à cette époque, en effet, que l'on prétendit établir les bases du cyclomoteur sous cette erreur initiale d'un conglomérat de vélo et de moteur, ce dernier placé au petit bonheur dans un cadre bien incapable de le recevoir.

PEUGEOT, après plusieurs années d'expérimentation, complète sa gamme de motos et de vélomoteurs par un scooter 125 cmc. moteur deux temps, dont on voit ici la ligne caractéristique et originale. Ce sera une des nouveautés du Salon. Le modèle est à suspension intégrale avant et arrière.

SPEED, sans abandonner pour autant son modèle 110 cmc., nous réserve à ce Salon un nouveau type de 125 cmc. complètement carrossé, aux lignes soigneusement étudiées et parfaitement équipé pour le tourisme. On retiendra, notamment, l'étude particulière de la suspension arrière qui est auto-amortisseuse et travaille sur caoutchouc.

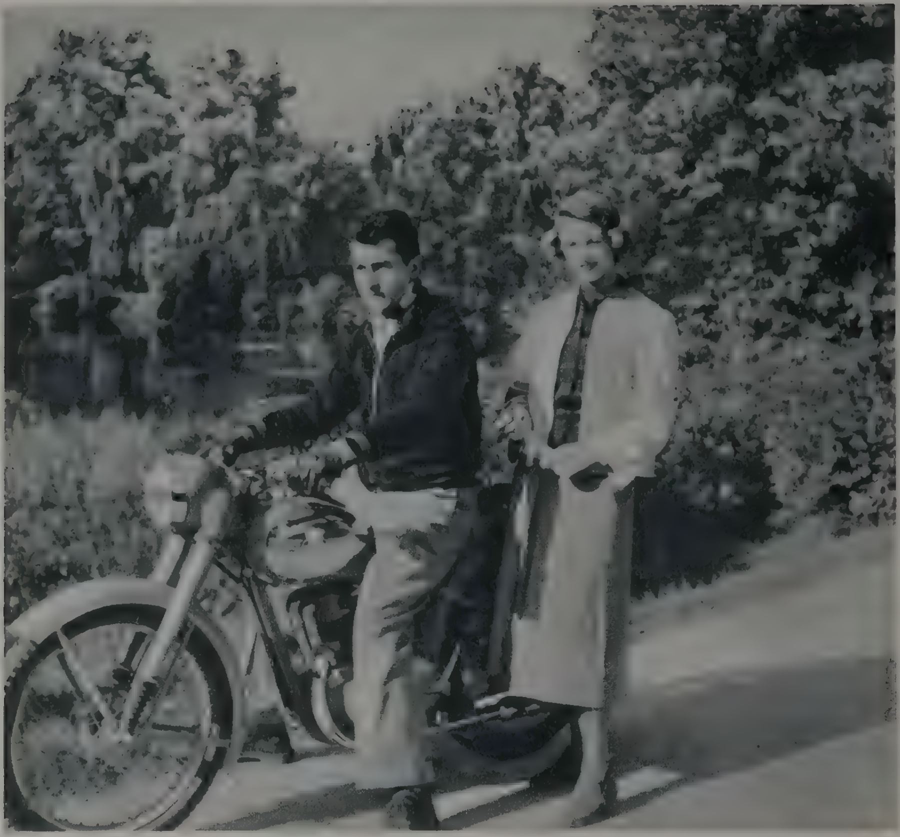
ALCYON nous avait habitués à traiter supérieurement les machines légères. Sans rien abandonner dans ce domaine, il complète son effort par une 250 cmc. (ci-contre) sous laquelle tout le mécanisme est enveloppé par un carter. Le moteur type « grand tourisme » voit ses soupapes commandées par un arbre à cames supérieur.



LES ALLEMANDS se signalent souvent à l'attention par des hardiesses de construction qui donnent parfois le ton de la technique future. La nouvelle création de Messerschmitt, que l'on voit ci-dessus, est montée sur trois roues et dispose d'une conduite intérieure dont le dôme est en Plexiglass.

LAMBRETTA a contribué pour une large part à imposer le scooter en France, et les réalisations françaises de l'usine de Troyes conservent une autonomie nationale. Le nouveau modèle 1953 garde les caractéristiques essentielles de la marque, et notamment son bloc intégral moteur-suspension-transmission à barres de torsion, qui ont fait depuis longtemps sa réputation.

MONET-GOYON a pris la tête du mouvement qui veut donner à la motocyclette sa physionomie autonome. Voici encore une nouveauté : la Starlett, vélomoteur à mécanisme entièrement protégé et dont l'élégance des lignes est à signaler particulièrement. Ce n'est pas un scooter quoiqu'il s'y apparente. Le moteur est un 100 cmc.



LA CONSTRUCTION TCHECOSLOVAQUE, représentée par deux marques seulement, s'inscrit parmi les plus évoluées d'Europe. Jawa, notamment, dont on voit ici l'un des modèles, la 350 cmc., a su développer le deux temps 2 cylindres de moyenne cylindrée de façon remarquable.

VOICI LA GRANDE FAMILLE TERROT, la seule marque française qui assume la responsabilité de la réalisation d'une gamme complète de machines : cyclomoteurs, vélomoteurs, motos et scooters. Sur notre document de gauche à droite : la 125 cmc. moteur soupapes en tête, 4 vitesses, fourche amortissement huile ; la 500 cmc. à suspension intégrale avec, à l'arrière, un système de flexibilité différée ; le cyclomoteur à moteur protégé au-dessus du pédalier ; la nouvelle 250 cmc. avec solutions techniques très neuves : carburateur protégé à l'arrière du moteur, transmission chaîne sous carter à bain d'huile, suspension arrière à caoutchouc, et, enfin, le nouveau scooter 125 cmc. à carrosserie galbée. On note, au programme, une 350 cmc. à moteur soupapes latérales.

Cela pour aboutir nécessairement à une faillite quasi générale.

Pour réussir il aura fallu qu'au règne des monteurs et des artisans, dont quelques-uns très habiles et créateurs généreux, fût substitué celui de la grosse industrie, qui devait apporter l'appoint de ses bureaux d'études, de ses usines en pleine renaissance et de la rigueur stricte de ses méthodes de réalisation, où le Palmer de naguère cède la place au micromètre pneumatique de Solex, qui travaille au micron.

Dès lors le cyclomoteur va de conquête en conquête et jalonne sa route de réussites éclatantes : Vélosolex, Motobécane, Peugeot, Terrot... ce sont eux, et bien d'autres, qui ont gagné la bataille du cyclomoteur, véhicule autonome simple, robuste, consommant peu et bon marché.

UN AUTRE EXEMPLE : LE SCOOTER

On imagine nécessairement que cette méthode que nous venons d'indiquer n'est pas spéciale au cyclomoteur. Qu'on le veuille ou non, nous sommes maintenant à l'ère de l'industrialisation rationnelle, hors de laquelle il ne saurait plus y avoir aucun développement valable. Il faut s'en pénétrer et se féliciter que devant les organisations industrielles étrangères, notamment en Italie pour le scooter et en Allemagne pour la motocyclette, d'une puissance extraordinaire, la France ait marqué sa place.

Et que cette place soit à la mesure de la valeur de sa technique.

On constatera au Salon que le scooter accentue sa progression et que son histoire est semblable à celle du cyclomoteur. Ce véhicule, où toutes les erreurs étaient possibles, est maintenant tenu bien en main par les industriels et se garde de toutes les outrances qui menaçaient son essor même. Il fait mieux encore, car il ouvre la voie à une réalisation dont cette année marquera sinon l'avènement, du moins l'apparition : la moto « protégée ».

Qu'on ne s'étonne pas de ce vocable inattendu. Nous sommes de ceux qui ne nous pipons pas aux mots sonores, et parler de motos carrossées pour évoquer des réalisations dont on verra plusieurs exemplaires à l'exposition ne signifie rien. Un carrossage, c'est une carène, et nous savons que celle-ci ne réussira jamais pour la motocyclette. Ou bien c'en sera fait de notre sécurité.

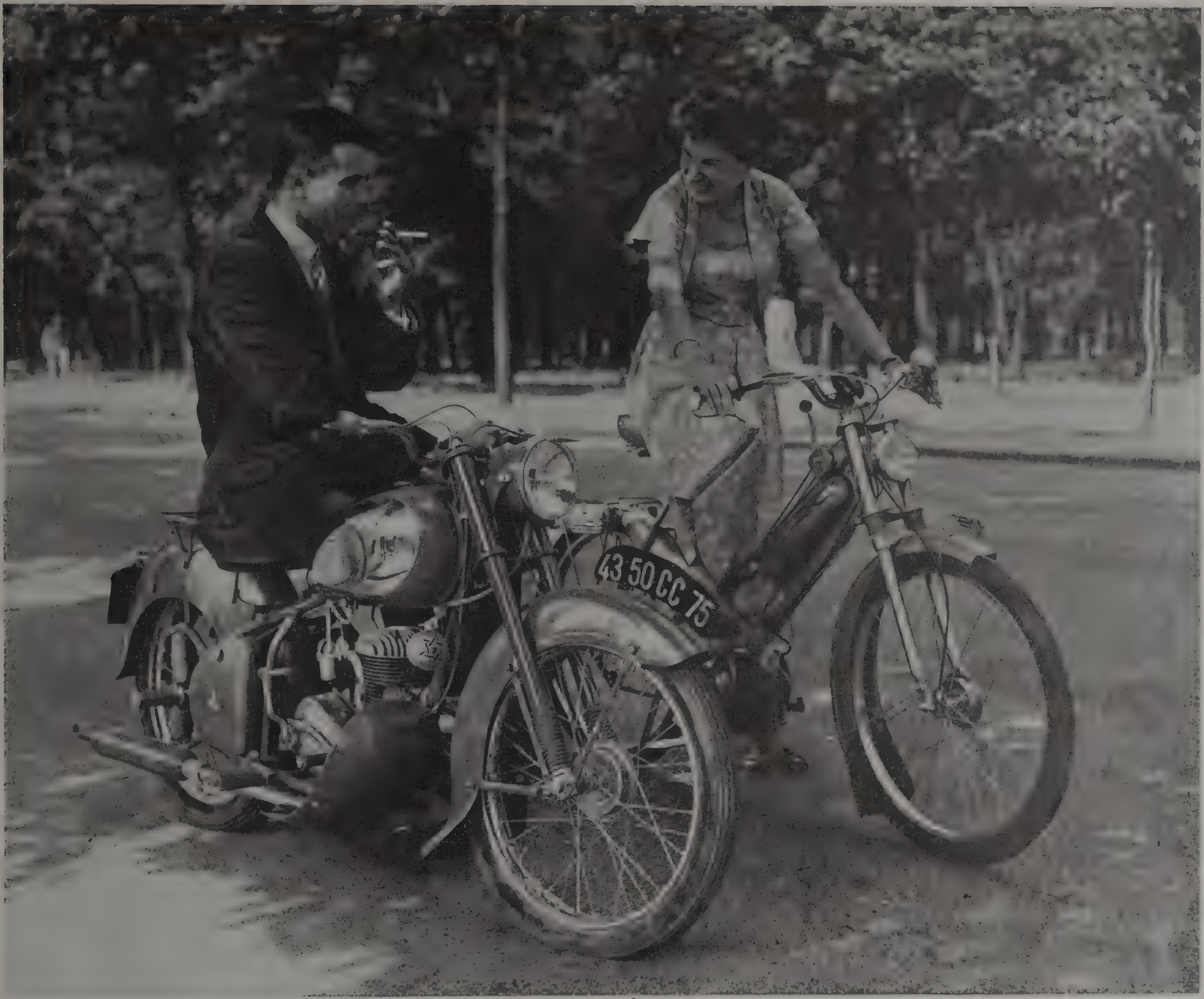
LA PROTECTION DE LA MOTO

Il s'agit simplement, dans les tentatives actuelles, de protéger le pilote à la fois contre poussières et boues des chemins et contre les suintements provenant de la mécanique. Deux solutions sont possibles et seront toutes deux exploitées : soit l'adjonction de profilés adéquats, soit des études s'inspirant de celles adoptées par le scooter.

Du même coup il est possible que la motocyclette abandonne sa physionomie traditionnelle et crée son esthétique particulière. Déjà, sous la pression des seuls impératifs techniques : rigidité de l'ossature, nécessité d'une suspension intégrale avant et arrière, etc., le cadre a dû prononcer une évolution dont l'aboutissement logique serait — si la solution n'était pas aussi onéreuse — la constitution de la véritable poutre réalisée par deux profilés symétriques venus de presse et assemblés par soudure électrique.

C'est une méthode chère aux spécialistes de l'Europe centrale. En supprimant le berceau habituel où se logeait le moteur, ceux-ci nous ont montré qu'il n'existe pas de dogmes en mécanique appliquée.

Il est à présumer que cette nouvelle « ligne » possible pour la moto achèvera de dégager une autonomie qui, je l'ai dit, est souhaitable. Mais, pour cette année, nous n'en sommes encore qu'aux prémices.



PEUGEOT s'est spécialisé depuis la guerre dans la réalisation des « légères » : cyclomoteurs, vélomoteurs et motos de moyenne cylindrée. Champion du 2 temps, il en a tiré des puissances extraordinaires. Notre document représente deux types caractéristiques de la marque : la 175 cmc., 4 vitesses, suspension intégrale avant et arrière avec une étude très pertinente des blindages de protection, et la BIMA, cyclomoteur très évolué, équipé d'un 2 temps à embrayage par basculement, d'une fourche télescopique à l'avant et de freins à tambour dans les deux roues.

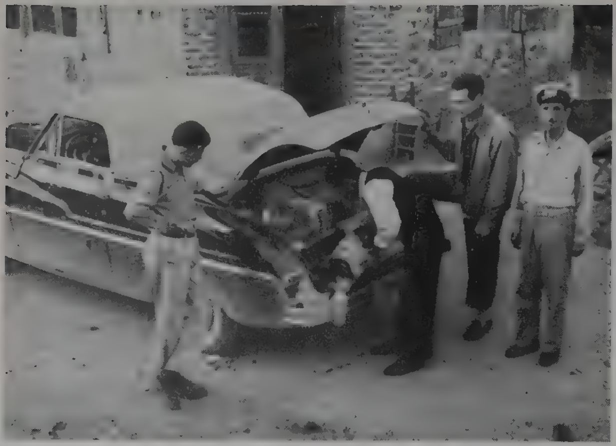
MOTOBECANE a puissamment contribué à la démocratisation du cyclomoteur et il a amené sa Mobylette à un point de développement très élevé ; on remarque, notamment, l'embrayage automatique, la fourche élastique et les freins à tambour. Le scooter 125 cmc., très racé, est le seul exemple, en France, d'équipement en moteur à soupapes en tête culbutées.

ISTAMBOUL, lorsque nous sommes arrivés sur les rives du Bosphore, fêtait la fin du Ramadan. Aussi avons-nous eu la chance de découvrir le féerique spectacle des mosquées illuminées dominant la Corne d'Or.

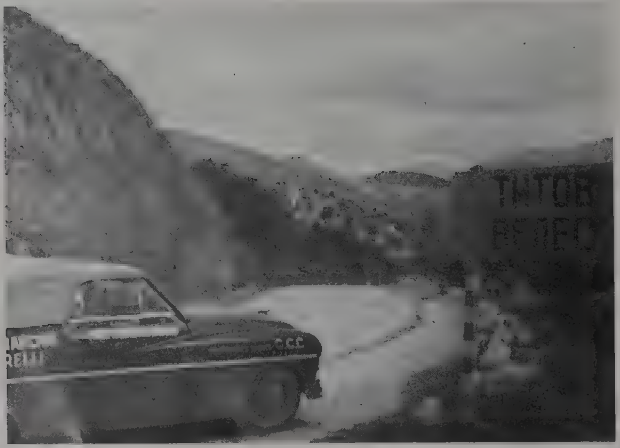
PARIS-ISTAMBOUL : 84 HEURES

LE 9 juin dernier, à 10 h. 30, devant l'Automobile Club, place de la Concorde, trois jeunes gens, un industriel, Jacques Devos, Francis Pottiée-Sperry et Jean Bouvier, deux externes des hôpitaux, prenaient le départ, à bord d'une voiture de série, pour une randonnée peu commune. Attirés par les horizons lointains, ils avaient décidé de consacrer leur mois de vacances à une croisière automobile qui allait les mener d'abord, en une seule étape et dans un temps minimum, jusqu'aux rives du Bosphore ; puis vers l'Irak, l'ancienne Mésopotamie, berceau de la civilisation assyrienne. Leur projet avait été longuement préparé : un itinéraire minutieusement étudié, avec ses variantes possibles et, pour la conduite, une rotation scrupuleuse : chacun des trois voyageurs tenant le volant durant deux heures seulement, le compagnon qu'il remplaçait restant à ses côtés pour le tenir en éveil et lui indiquer la route ; le troisième se reposant afin d'être dispos pour son prochain tour de conduite. De cette randonnée rapide ils ont rapporté une intéressante documentation photographique et une vivante narration auxquelles « France-Illustration », toujours soucieuse d'encourager les initiatives des jeunes, est heureuse d'offrir l'hospitalité dans ses colonnes.

PASSER INAPERÇU dans les bourgs agricoles yougoslaves est chose bien difficile. A Leskovac, notamment, notre présence devait être l'occasion d'un important attroupement, ainsi qu'en témoigne, ci-dessous, notre photographie en couleurs.



LES DOUANIERS GRECS du poste d'Idomeni sont des fonctionnaires serviables. Non seulement ils facilitent notre passage à la frontière, mais ils nous conduisent chez l'épicier du pays, qui entrepose l'essence dans de vieux bidons cabossés.



IL EST DIFFICILE de retrouver sur nos cartes la traduction de ces poteaux indicateurs. Nous arrivons à Titovélès, dans la pittoresque et historique vallée du Vardar, par laquelle nous pénétrerons en Grèce.

DANS CES CHEMINS BOUEUX (photographie de droite), où, de tous côtés, la voiture enfonce et risque de s'enliser, il est difficile au conducteur de maintenir une honnête « moyenne ».

SUR LES ROUTES DE MACEDOINE nous croisons plus souvent des bœufs paisibles que des « chevaux-vapeur ». Présences d'ailleurs réconfortantes, car en cas de panne nous serions heureux de pouvoir recourir à l'aide de ces ruminants !

SPORT. C.C.C

9 JUIN...

PLACE DE LA CONCORDE...

C'EST LE DÉPART

LA voiture lourdement chargée (environ 500 kilos de bagages), basse sur la route, fut cause dans les premiers kilomètres d'un incident qui se révéla heureux. Sur une route en réfection, nous arrachâmes le câble de frein à main et, à Dijon, le garagiste nous fit constater que les ressorts arrière avaient une allure menaçante, la charge imposée dépassant leurs possibilités. Sur ses conseils, nous les fîmes renforcer...

Vers 18 heures nous repartons de Dijon. La pluie qui nous avait accompagnés depuis Joigny redouble de violence, rendant la conduite rapide très difficile. A 21 heures seulement nous entrons en Suisse. Sur des routes glissantes, à la visibilité réduite, nous atteignons Brigue vers minuit, et devant nous la route en lacets nous conduit au col du Simplon, à 2.000 mètres d'altitude. La côte est dure, mais nous la gravissons allégrement dans la nuit noire et, toujours sous la pluie, nous redescendons vers 2 heures pour passer la douane italienne, où nous ne perdons pas plus de dix minutes.

Domodossola... les rives du lac Majeur... nous atteignons Sesto-Calende, où, sur l'autoroute, nous tentons, à un train d'enfer, de rattraper le temps perdu.

Evitant les grands centres, nous arrivons à Trieste le 10 juin à midi. Nous bornant à apprécier son site merveilleux de la route en corniche qui y conduit en venant de Venise, nous traversons ses rues bruyantes et animées pour sortir de ce territoire et gagner la Yougoslavie. Une montée assez dure permet de dominer la baie de Trieste, dont la situation est vraiment splendide.

LA YOUGOSLAVIE A TOUTE ALLURE

A 13 heures nous nous arrêtons au poste frontière de Sezawa ; les formalités policières sont nombreuses, mais rapides. Un douanier à la casquette ornée d'une étoile rouge vérifie les indications de notre triptyque. Notre premier contact avec le pays de Tito est excellent : la route est d'abord magnifique, sans différence avec celles que nous venons de quitter. Mais elle devient étroite, tortueuse et très poussiéreuse. A 15 heures nous sommes à Lubliana, capitale de la Slovénie, au sein d'une riche vallée verdoyante. Nous quittons vite ses belles avenues pour continuer notre route, tour à tour excellente à l'approche des villages et exécrable dans l'intervalle. Nous atteignons Zagreb en fin d'après-midi. Le temps nous fait défaut pour visiter ses remarquables églises ; notre unique préoccupation était la recherche d'un garage afin d'opérer le graissage et la vidange de la voiture. Tant bien que mal, à l'écart d'une rue, nous en découvrons un. A l'arrêt nous commençons tous trois à sentir la fatigue. Certes la rotation que nous nous imposions était observée, mais un lit eût été néanmoins le bienvenu !

A 20 heures, quittant Zagreb, nous découvrons l'autoroute. C'est une satisfaction sans égale... Rectiligne sur 400 kilomètres, avec de larges dalles en ciment, bien balisée, c'est un contraste notable avec les voies qui la précèdent et celles qui la suivent ! De rares camions, de nombreuses voitures hippomobiles, aucun village, la conduite de nuit est monotone, mais la moyenne, en compensation, dépasse 100 kilomètres-heure.

A minuit nous sommes à Belgrade ; Jacques en traversant le pont du Danube évite de près un policier qui lui faisait signe d'arrêter. Il nous avouera ensuite qu'il dormait au volant ! Après avoir longuement tourné en rond pour trouver un poste à essence, nous accostons un groupe bivouaquant sur les marches de la gare ; par gestes, nous expliquons nos désirs et nous comprenons que, de nuit, un seul distributeur est ouvert à Belgrade. Un guide bénévole nous y conduit. La qualité de l'essence ne compense pas les difficultés que nous avons eues à la trouver, car, dès les premiers kilomètres, le moteur semble rempli de castagnettes et ne tire presque plus.

De nuit, la sortie de Belgrade n'est pas facile, d'autant que les indications vers le sud sont pour la plupart en caractères serbo-croates.

La route est très mauvaise, pleine de nids de poule ; Jacques et Jean, complètement effondrés, dorment autant à l'avant qu'à l'arrière ; Francis, seul, en apprécie le pittoresque. Vers 4 heures du matin, le 11 juin, Francis croule à son tour au volant et met dix minutes pour réveiller Jacques, qui prend le volant en maugréant. La route, toujours quelconque, de terre, donne de violentes secousses qui troublent Jean dans son sommeil.

A 7 heures nous sommes à Nis, à 2.300 km de Paris. En dépit des difficultés, notre moyenne est devenue plus correcte. Dans ce gros bourg agricole, nous demandons au « Putnick », centre d'accueil touristique, de viser notre carnet de bord et après cet arrêt nous continuons notre route, ou plutôt notre chemin, vers le sud. Continuellement penchés sur la carte, nous sommes étonnés de ne pas nous perdre ! Salués tout au long du chemin, nous répondons par un coup de sirène. Des troupeaux encombrent souvent la route, et le berger qui le conduit semble étonné d'être ainsi dérangé. Mais, toujours avec le sourire, il fait ranger ses bêtes, tandis que nous l'aidons avec notre avertisseur multisons.

A midi, cahin-caha, nous arrivons à Kumanuvo. Le bruit, la poussière et la fin de notre provision de sandwiches nous font décider un arrêt d'un quart d'heure dans un petit restaurant. La voiture disparaît dans le flot humain qui l'entoure. Vers 13 heures, quittant notre relais gastronomique, nous évitons Skopje, capitale de la Macédoine, pour pénétrer dans la vallée du Vardar, pittoresque et encaissée, que nous suivrons dans nos derniers kilomètres yougoslaves. La route devient innommable et la voiture frémit dans toutes ses articulations.

LA LUTTE CONTRE LE SOMMEIL

GEVGELICA..., nous passons à 17 heures la douane yougoslave ; elle se montre bien moins complaisante qu'à l'entrée : tous nos bagages sont sortis, examinés avec minutie ; nous donnons des signes d'exaspération, mais rien n'y fait et, pendant une heure, il nous faudra attendre le bon vouloir des douaniers. Peu de temps après, à Idoméni, les douaniers grecs, avertis de notre passage, se montrent affables et pleins de délicatesse. Ils nous font comprendre que dix minutes plus tard il nous aurait fallu attendre jusqu'au lendemain, le poste d'Idoméni étant fermé la nuit.

A 19 heures nous reprenons la route, plus exécrable que jamais : nous ne pouvons avancer qu'à une allure des plus réduites dans un vacarme étourdissant. Francis conduit, encouragé du geste et de la parole... La nuit est déjà tombée, et, malgré la toute-puissance de nos cinq phares, nous n'arrivons à Salonique que vers 23 heures : quatre heures pour 60 km. !...

Nous sommes exténués, et un petit restaurant encore ouvert reçoit notre visite... Une demi-heure après, lorsqu'il faudra reprendre la route, nous serons sur le point de nous avouer vaincus par la fatigue... C'est la troisième nuit du voyage : Francis, à juste titre, réclame son repos ; Jacques dort sur sa chaise. Seul, Jean semble encore à peu près en forme.

Ainsi, conduits d'abord par le seul disponible jusqu'à ce que l'un des deux coéquipiers ait récupéré, nous fonçons sur Kavala. Trois heures plus tard un pont coupé, barrant la route, fait choisir un petit chemin sur la gauche. Bientôt nous sommes perdus : des chemins boueux de tous côtés où la voiture enfonce nous obligent à rebrousser chemin. Mais, pour retrouver la vraie route, il nous faudra une bonne heure de périlleuse conduite. Le vrai chemin nous mène à un petit pont de bois supplétif, devant lequel une sentinelle nous fait comprendre par gestes que nous devons attendre 4 heures du matin pour passer... La raison nous en restera toujours inconnue ! Discussion plaintive, suppliante, emportée, surtout longue, car, lorsque la sentinelle semble convaincue, l'heure a sonné et elle nous laisse passer.

Francis, qui a bien dormi, prend le volant et, à vive allure sur une route excellente, mène la voiture jusqu'à Alexandropoulis, où, en trombe, à coups de sirène, nous faisons un passage remarqué, tirant de leurs maisons tous les habitants... Il est 8 heures... Nous sommes à 3.200 kilomètres de Paris : nous étions pleins d'illusions lorsque nous pensions arriver à Istamboul vers 15 heures.

LA ROUTE GRECQUE ET SES SURPRISES

QUELQUES kilomètres après Alexandropoulis commence, en effet, la chaussée la plus effroyable de tout notre parcours. Complètement défoncée, bourrée de nids de poule et de baignoires (au sens propre du mot) pleines d'eau, des passages dans la boue au-dessus des essieux, des caniveaux larges, profonds et à pic nous obligent à arrêter tous les 2 ou 3 km. pour regarder le carter d'huile ou les barres de direction, qui cognent sans cesse. Parfois nous sommes obligés de descendre afin d'alléger la voiture et soulever son arrière lors de passages par trop périlleux. Un car complètement démantibulé passant dans un concert de ferrailles nous rappelle que cette route est carrossable !... En fait, nous ne verrons que des voitures à bœufs concourant à défoncer davantage ce semblant de route. Il nous faudra dix heures pour faire les 150 kilomètres qui nous séparent de la frontière turque.

Nous traversons Souphlion, petit village aux pavés romains, Didimotikon, avec ses habitations troglodytes, où un pompiste nous conseille de ne plus suivre « la route nationale », mais un petit chemin qui serait meilleur... Toujours à 15 ou 20 km-heure de pointe, nous avançons péniblement le long de la frontière bulgare entre la rocaille à droite et la boue à gauche et ne savons que choisir...

Jacques choisit la boue... mais dans une pente la voiture glisse et nous tombons sur le remblai ; par chance, elle n'a pas capoté. Nous essayons de sortir de notre véhicule, mais, évoluant sur une sorte de marécage, la voiture décroche et nous nous retrouvons, à 3 mètres en contre-bas, dans un champ de blé, duquel il nous faudra près d'une heure pour sortir.

44 KM.-H. DE MOYENNE DEPUIS PARIS

VERS 18 heures, toujours cahotant, nous arrivons au poste frontière de Koutouriès ; les douaniers grecs, toujours très aimables, facilitent encore le passage. A 19 heures nous sommes en Turquie et accompagnés par un policier. Les formalités sont reportées à la gare d'Edirne, longues, mais très aimables. Pendant une heure il nous faudra patienter tandis que, sur d'énormes registres poussiéreux, sont transcrites je ne sais quelles indications.

Il est 20 heures... plus que 240 kilomètres. Une bonne route, cependant mal indiquée, nous permet de rouler à vive allure. Nous évitons de peu un accident ; en pleine vitesse le pneu avant droit éclate, alors que nous sommes sur une route en remblai. Les derniers kilomètres deviennent très pénibles : nous croulons de sommeil, car c'est la quatrième nuit de route qui commence...

Vers 23 heures nous apercevons les mosquées illuminées d'Istamboul, mais nous sommes si amorphes que leur contemplation ne nous tire pas de notre demi-coma. Nous traversons le pont d'Ataturk, montons la colline de Galata et, à 23 h. 30 (22 h. 30 à Paris), nous voilà enfin devant l'immeuble de l'Automobile Club de Turquie.

Tous les arrêts inclus, qu'ils fussent obligatoires ou accidentels, notre moyenne horaire a été de 44 kilomètres. Peut-être sur certains tronçons eût-il été possible de gagner un peu de vitesse, mais... les routes sont sujettes à surprises, et tel trou pour lequel aucun incident ne survient à une vitesse réduite aurait été catastrophique si nous n'avions été prudents.

Au carrefour de deux civilisations, Istamboul a su allier leurs charmes respectifs. Ses mosquées, ses fontaines, l'agitation de ses rues, la vie intense de son port et du grand Bazar lui donnent un caractère oriental. Mais l'Europe est présente dans les longues et riches avenues dominées d'immeubles imposants, et l'Occident se retrouve dans l'organisation intérieure que son valeureux guide, Ataturk, sut lui donner.

Nous profitâmes de ce séjour pour visiter sa nouvelle université et les organisations hospitalières, grâce aux recommandations de M. le professeur Binet, doyen de la Faculté de médecine de Paris. Partout, une grande vitalité et un désir de l'utile.

L'accueil des professeurs et des étudiants turcs était toujours chaleureux, chaque service tenant à tout nous faire visiter. Nous n'étions guère dépaysés d'ailleurs, car presque tout le monde, dans ce milieu, parle français. Pour gravir les échelons de l'organisation hospitalière il est d'ailleurs obligatoire de posséder parfaitement une langue occidentale, et nous n'avons guère rencontré de médecins, dans les hôpitaux, qui ne revinssent d'un stage à Londres, à Paris ou à Genève.

NOUS DERAPONS sur la boue dans une ligne droite, et nous voilà, en contre-bas, dans un champ de blé, d'où il faudra bien sortir.

DE LONGS EFFORTS, l'aide des paysans, des travaux de terrassement seront nécessaires pour remonter la voiture sur la route...

... MAIS UN RESSORT avant et le câble du frein à main sont cassés, et l'arbre de transmission se trouve engainé par le blé !

DES RUES PAVEES, qui ne sont pas pour cela très carrossables ; ce n'est pas dans les villages que nous regagnerons du temps !

UNE RENCONTRE qui nous est agréable : un barman ambulant offre le choix entre orangeade, citronnade et... « aqua simplex ».

LE LONG DE LA ROUTE un glacier confiseur ambulant offre un réconfort aux automobilistes, mais ceux-ci sont rares dans ces parages.

NOUS AVONS MIS QUATRE-VINGT-QUATRE HEURES POUR FAIRE 3.600 KILOMÈTRES, PREMIÈRE ÉTAPE D'UN VOYAGE ESSENTIELLEMENT TOURISTIQUE

PENDANT six jours nous allions nous reposer de nos efforts en visitant Istamboul. C'est à grand-peine que nous nous arrachâmes aux charmes de l'ancienne capitale turque. Pressés d'invitations, toutes délicates et fastueuses, nous reculions sans cesse notre départ. Cependant nous n'étions qu'à mi-chemin de notre route et le temps pressait.

NOUS DÉCIDONS DE CONTINUER. ALORS...

... EN ROUTE VERS BAGDAD

LORSQUE nous avons quitté Istamboul, notre objectif étant devenu Bagdad, un épais brouillard recouvrait la ville. Les rives du Bosphore ressemblaient à celles de la Tamise. Les sirènes, les klaxons et les trompes faisaient un vacarme assourdissant quand nous nous présentâmes au bac. C'est donc avec un certain retard que nous arrivâmes à Scutari ; et il ne fut pas question d'en apercevoir Istamboul et la Corne d'Or.

PRES de 500 kilomètres nous séparaient d'Ankara, où nous devions arriver le soir même.

La route n'est pas mauvaise, bien que très partiellement goudronnée. Le paysage ? D'abord celui d'une steppe assez aride et inhabitée, mais il allait devenir par la suite beaucoup plus accidenté et plus riant. Sur le bord de la route deux choses frappent essentiellement : les groupes de femmes et les accidents d'automobiles. Les premières sont bien différentes des citadines occidentalisées d'Istamboul. Leur costume est souvent riche en couleurs et très pittoresque : pantalons rouge vif, amples et serrés à la cheville, vestes vert clair et coiffe noire. Elles sont extrêmement farouches et le seul fait de s'arrêter pour les photographier entraîne leur débandade. Les accidents, eux, se laissent contempler à loisir ; ils nous plongeaient toujours dans la perplexité. Leur nombre et leur gravité semblent quand même bien être le reflet de la façon un peu... vive dont conduisent les chauffeurs turcs.

D'Ankara il n'y a pas grand-chose à dire. Cette ville neuve, aux buildings imposants et aux larges avenues, est probablement la marque de l'orientation décidée de la Turquie moderne. Située au centre du vaste et désert plateau anatolien, la ville paraît toutefois un peu artificielle. Nous ne nous y attardons guère et continuons à nous diriger vers l'extrémité orientale de la Turquie par le chemin des écoliers, assez zigzagant.

PAYSAGES DE LA TURQUIE D'ASIE

LA vallée des Troglodytes, ou vallée d'Urgup, vaut certes qu'on se détourne de la ligne droite pour aller la contempler. Creusée au milieu du plateau central, cette petite vallée doit sa singularité à la pierre qui y est particulièrement tendre. Aussi l'érosion semble-t-elle s'en être donnée à cœur joie dans son travail de sculpture. La vallée est parsemée de groupes de cônes pierreux, qui rappellent des « demoiselles » ; on croirait des espèces de tentes en pierre, d'une dizaine de mètres de hauteur ; les premiers habitants de cette vallée, dont beaucoup vivaient en ermites, n'eurent qu'à creuser la pierre pour les rendre habitables. On y voit ainsi de véritables maisons à étages ; l'entrée, généralement d'accès difficile sans échelle, était une sécurité contre les intrus. La fraîcheur qui y règne est encore un avantage appréciable dont profitent toujours les habitants. L'ensemble du paysage est lunaire, tout au moins tel que nous nous imaginons la Lune. D'autre part, il pleut beaucoup dans cette vallée, d'où son aspect verdoyant, qui fait un heureux contraste avec le plateau voisin. Amusante coïncidence, lorsque nous avons quitté, bien à regret, cet endroit accueillant la radio de notre voiture nous gratifiait de la chanson bien connue : « Qu'elle était verte ma vallée ! ».

Les hôtels modernes, du type de ceux d'Istamboul ou d'Ankara, commençant à se faire rares, nous bivouaquons la plupart du temps. Nous ne pouvions guère nous éloigner de notre voiture, aussi devions-nous choisir l'endroit le plus sympathique : ici, le voisinage d'un puits ; là, un champ d'oliviers ; là encore, le bord d'un lac de montagne aux eaux limpides et froides. Les nuits étaient d'un calme serein et la contemplation des myriades d'étoiles nous tenait longtemps éveillés. Nous nous attendions à avoir quelques ennuis avec des hôtes nocturnes, type araignée ou scorpion ; en fait, nous n'eûmes guère à nous en plaindre et le seul scorpion que nous ayons rencontré le fut dans une maison de Bagdad. Le matin, des paysans s'arrêtaient souvent, intrigués, pour venir nous regarder dans nos sacs de couchage. Nos conversations étaient malheureusement très sommaires, mais toujours la bienveillance de nos visiteurs nous frappait. Lorsque nous nous lavions à l'eau d'une fontaine, par exemple, il arrivait toujours quelqu'un pour nous tendre un miroir, nous proposer de l'eau chaude ou autres commodités.

Le passage de la chaîne du Taurus, par les portes de Cilicie, que franchit, il y a bien longtemps, saint Paul en route vers la Grèce, fut marqué par la traversée d'un village noyé par la boue. Une averse courte mais abondante avait raviné la montagne et des torrents de terre et de pierres avaient envahi le village et les champs avoisinants. Les habitants pataugeaient dans cette boue qui leur arrivait à mi-cuisse. Nous eûmes bien du mal à nous sortir de ce mauvais pas. Arrivés à Adana, nous parcourûmes un peu ce gros bourg agricole, une des villes les plus peuplées de Turquie, mais dont l'attrait reste médiocre ; le delta qui l'entoure forme une riche région agricole, bien que surchauffée.

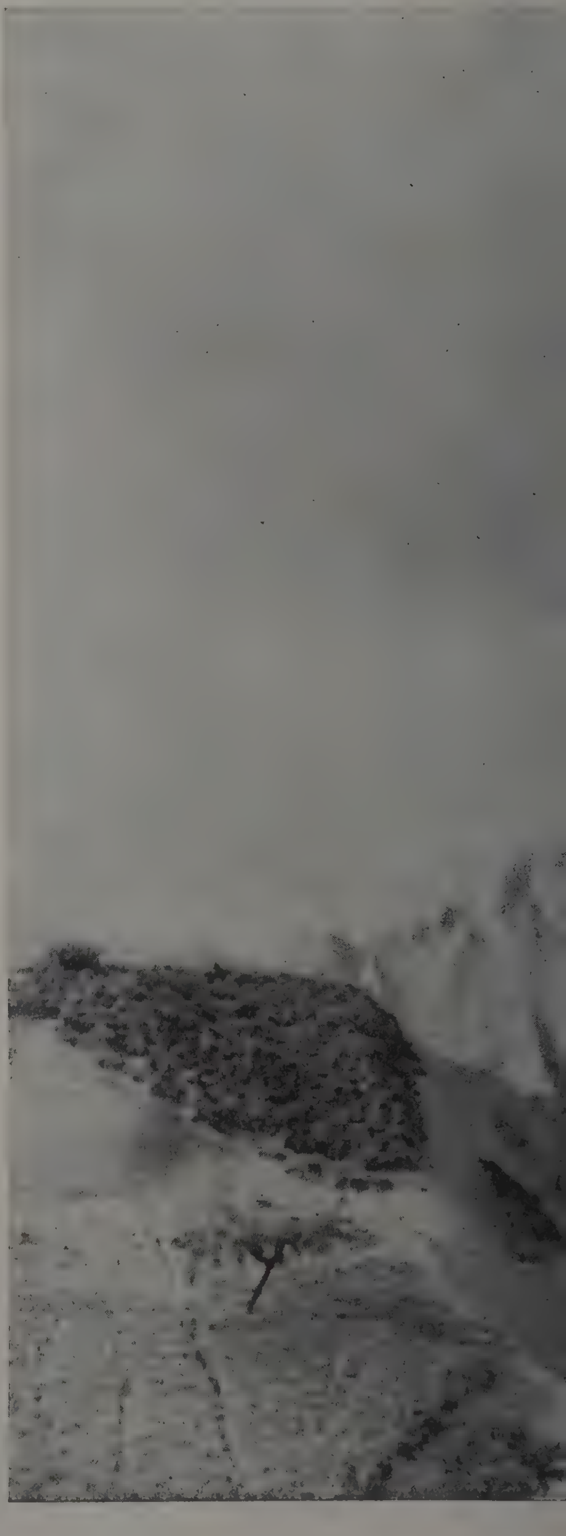
DE L'EUPHRATE A L'ANCIENNE NINIVE

PEU avant d'atteindre Diyarbekir, nous avions pénétré dans la Mésopotamie en franchissant l'Euphrate. Ce fleuve, qui, avec le Tigre, avait tant frappé nos jeunes imaginations d'écoliers, nous apparut majestueux et puissant ; nous nous arrêtâmes longuement pour le photographier sous de multiples angles, contempler les tourbillons boueux qui s'y forment et y jeter, bien entendu, quelques pierres.

Peu à peu nous approchions des confins de la Turquie. Diyarbekir passe déjà pour un terminus et Mardine est donc la station au delà. On sentait d'ailleurs que l'on s'approchait de la frontière ; les contrôles, militaires sur la route, policiers dans les villages, se faisaient de plus en plus fréquents. En plein désert, pendant la nuit, nous fûmes même mis en joue par des soldats surpris de notre présence insolite. Il faut dire que nous empruntions une route qui n'est guère fréquentée. Aux dires des douaniers de Nusaybin, poste frontière turc, dix voitures au maximum, soit en moyenne vingt-cinq personnes étrangères, franchissent la frontière en ce point ; la route habituelle est celle qui mène directement d'Adana à Alep.

Aussi le passage en Syrie ne fut-il guère aisé, d'autant que le « bec de canard syrien » que nous désirions traverser pour parvenir en Irak est zone militaire avec nécessité de visas spéciaux pour y pénétrer. Mais avec de la patience, beaucoup de ténacité et d'amabilité tout, en Orient, finit par s'arranger, et c'est accompagnés d'un policier que nous traversâmes les 80 kilomètres syriens séparant les frontières turque et irakienne. Nous avions maintenant tout à fait l'impression de nous trouver en pays arabe. Les caractères occidentaux étaient remplacés par l'écriture arabe ; les femmes sont voilées, souvent tout en noir, les hommes portent le keffiye, voile blanc autour de la tête, ceint par le double cordon noir en poils de chameau, le hagal.

Notre arrivée au poste irakien de Tellkotcheck, petit fortin surveillant le désert, n'arrangea pas toutes nos diffi-



EN IRAK les panneaux indicateurs rappellent leurs homologues britanniques, mais les distances sont bien rarement précisées.

LA VALLEE D'URGUP présente des groupes de cônes pierreux où les hôtes primitifs avaient creusé leur gîte. Ces intérieurs sont très frais, mais l'accès n'en est pas toujours facile !

SI L'EMANCIPATION DE LA FEMME TURQUE EST UN FAIT ACQUIS, il n'en reste pas moins que dans les petits villages du plateau anatolien les paysannes ne montrent pas volontiers leur visage aux étrangers. Témoin celles-ci qui, montées sur leurs infatigables bourricots, se rendent au marché d'Urgüp.

cultés. On était très étonné de notre arrivée par cet itinéraire, et ce n'est qu'après de multiples coups de téléphone échangés avec Mossoul qu'on nous laissa en prendre le chemin. Si vous venez à Mossoul pour contempler les ruines de l'orgueilleuse Ninive, l'ancienne capitale du monde, attendez-vous à être déçus ; si vous venez voir une ville moderne, tirant sa richesse du pétrole, vous ne le serez pas moins. De Ninive il reste une vaste enceinte quadrilatérale recouverte par la terre et l'herbe ; seules nos imaginations peuvent s'exercer à la faire revivre ; au contraire, c'est à notre odorat que Mossoul s'adresse pour témoigner de sa vitalité. La chaleur torride (50° à l'ombre) et le manque d'égouts en sont la cause. Vers 5 heures, toutefois, la température plus clémente vous permet d'aller vous promener sur les remparts ottomans de la ville, d'où l'on peut contempler de jeunes garçons descendant le Tigre à cheval sur des radeaux de concombres ou de courges qu'ils viennent vendre au marché.

AU PAYS DES MILLE ET UNE NUITS

SANS nous attarder à Mossoul, nous prenons maintenant la route de Bagdad, dont nous séparent encore quelques centaines de kilomètres. Nous traversons les fameux champs pétrolifères de Kirkourk ; de vastes réservoirs argentés, par-ci par-là des pipe-lines. Après avoir passé quelques gués, souvent à sec dans ce paysage désertique, nous arrivons aux oasis qui forment autour de Bagdad une ceinture un peu plus riante, mais discontinue. Et le 28 juin, neuf jours après avoir quitté Istamboul, nous parvenons dans la cité d'Haroun Al Rachid, le calife des Mille et une Nuits.

Une grande rue parallèle au Tigre, que parcourent de puissantes voitures américaines klaxonnant sans répit et qui semblent faire la navette ; deux ponts enjambant le Tigre, reliant cette artère principale au quartier résidentiel avec sa végétation nettement plus développée, constituent l'essentiel de la ville. De la splendeur des temps passés seules témoignent les mosquées, notamment celle de Kasimène, où nous ne pouvons pénétrer. Ce n'est plus du tout l'ambiance cosmopolite des rives du Bosphore, en dépit de la présence d'assez nombreux étrangers attirés par le nouvel essor économique de ce pays. La moderne faculté de médecine qui s'y construit est un des signes de ce renouveau.

C'est de Bagdad que l'on peut faire la promenade conduisant à Babylone ; si les ruines sont beaucoup plus existantes que celles de Ninive, elles sont toutefois envahies par le sable du désert et la végétation de l'oasis voisine. Nous pouvons vérifier la boutade d'un de nos auteurs : « Si vous désirez voir les trésors archéologiques de la Mésopotamie, prenez le train pour Leipzig, l'avion pour Londres, ou le métro pour le Louvre. » Il faut cependant reconnaître qu'il existe à Bagdad un musée archéologique de grande valeur.

NOUS RENCONTRONS GLUBB PACHA

DE Bagdad, revenir vers la Méditerranée consiste à traverser 1.000 kilomètres de sable dans le désert de Syrie. C'est évidemment monotone, mais la route, que l'on doit à l'armée britannique, est excellente, et grâce à elle nous ne nous attardons pas en cette région inhospitalière.

Le premier poste jordanien que nous rencontrerons nous fera faire connaissance avec l'élément le plus frappant de la Transjordanie : la Légion arabe. Ce semble être une petite armée vraiment bien organisée ; ses camps occupent tout le pays et ses hommes se rencontrent partout. Habillés de kaki, ils portent le keffiye rouge et blanc et leur armement est impressionnant : cartouchières les ceinturant de toutes parts, poignards et revolvers. Malgré cet aspect farouche, ils sont toujours très amicaux et prêts à rendre service. Il est vrai que les mots de bienvenue que leur chef, le légendaire Glubb pacha, avait bien voulu mettre sur notre carnet de bord semblaient produire le meilleur effet. C'est par hasard que nous l'avions rencontré, au tournant d'une route, escorté de ses deux jeeps armées de mitrailleuses, allant faire une de ses fréquentes tournées d'inspection.

D'Amman, ville neuve d'allure très anglaise, 70 kilomètres seulement nous séparaient de Jérusalem, et la partie arabe de la Ville Sainte renfermant la majorité des souvenirs historiques de la vie du Christ, nous ne pouvions la négliger. Le pays qui l'entoure, très montagneux, est d'une grande sérénité malgré l'impression d'armistice que les barricades de fils de fer barbelés, coupant soudain une route menant en Israël, vous rappellent fréquemment. La visite de Jérusalem restera l'un des souvenirs les plus frappants de notre voyage. Ses ruelles ombrées et escarpées, que parcourent les pèlerins, qui refont chaque vendredi le véritable chemin de croix, lui donnent un charme très prenant. Ses murailles orgueilleuses, qui ceignent le sommet de la colline, sont intactes, mais déplacées par rapport à celles que connut le Christ.

C'est au bord de la mer Morte que nous aimions bivouaquer. Mais nous n'y arrivions qu'à la nuit tombante, car cette cuvette située à 400 mètres sous le niveau de la mer est surchauffée pendant le jour. Les baignades y sont un sujet d'amusement sans fin, car l'extraordinaire densité de l'eau y bouleverse toutes les notions de flottaison acquises dans nos lacs et nos rivières. Pour un peu on y tenterait de rééditer la marche de saint Pierre sur le lac de Tibériade ; mais, surtout, la couche de sel qui nous recouvrait quand nous sortions de l'eau nous rappelait Sodome, endormie au fond des flots, et le châtiment de la femme de Loth.

Cependant le temps nous presse maintenant et il ne nous reste plus que quelques jours pour rejoindre Beyrouth, où le bateau nous attend ou, plus exactement, ne nous attendra pas. Nous pénétrons donc pour la seconde fois en Syrie, plus facilement cette fois-ci qu'il y a une dizaine de jours. Damas nous apparaît comme une magnifique oasis, peut-être la

LES PONTS COUPES ne sont pas rares, et le passage à gué qui s'impose a au moins l'avantage de laisser refroidir nos pneus.

ATTENTION ! Pas de fausse manœuvre, car la route s'est effondrée et elle se trouve rétrécie au strict minimum pour le passage.

LES CIMETIERES de Turquie sont souvent chaotiques et ils s'étendent fort loin autour des villages d'Anatolie.

BABYLONE : Les ruines surgissent au milieu du désert, obstruées par le sable et envahies par la végétation de l'oasis proche.

(De gauche à droite et de haut en bas.)

plus belle des capitales arabes que nous ayons traversées. Les jardins de la mosquée de Soliman le Magnifique sont un plaisir pour les yeux et la mosquée des Omeyades, qui fut primitivement basilique byzantine, possède des minarets somptueux et un intérieur étonnant, bien différent de celui des autres mosquées.

A TRAVERS LES CIVILISATIONS DISPARUES

MAIS il nous reste encore à voir Baalbeck. Capitale de la Syrie creuse — riche plaine allongée entre les chaînes montagneuses du Liban et de l'Anti-Liban — elle fut autrefois une florissante cité romaine et se signale maintenant aux amateurs d'archéologie par les ruines de ses temples, notamment celui de Jupiter, le plus grand temple qui fut jamais construit, paraît-il. Le temps et les hommes, qui aiment autant détruire que construire, n'en seraient probablement jamais arrivés à bout si des tremblements de terre ne leur avaient prêté main-forte. Les escaliers géants, les blocs de pierre immenses et les six colonnes qui se dressent encore fièrement, dominant la plaine, ne peuvent que nous remplir d'étonnement. Plus que par leur beauté, ces ruines nous frapperont par leur démesure.

Quelques kilomètres seulement nous séparent de Beyrouth et de la mer. Les formalités douanières sont moins longues et nous nous croyons revenus en Occident. C'est d'ailleurs une impression que confirme Beyrouth, où l'on se croirait tout à fait dans un port français. L'accueil que nous y recevons est particulièrement chaleureux, notamment à l'Automobile Club. Nous trouverons encore quelques heures pour aller à Byblos. L'accumulation de restes de cinq ou six civilisations étagées les unes sur les autres est ce qui nous frappe le plus en cet endroit privilégié, jadis île à proximité du rivage, maintenant rattaché à la terre.

Le château fort médiéval des croisés domine les champs de fouilles qu'ont accumulés cinquante siècles. Un ravissant petit théâtre romain a dû être déplacé pour pouvoir dégager les tombes royales phéniciennes. Creusées à même le roc, celles-ci ne sont pas sans rappeler les tombes égyptiennes avec la chambre mortuaire, la salle à manger, le couloir réunissant ces pièces. Un peu plus loin c'est un cimetière très vaste, datant de l'âge néolithique. Les morts reposent dans de vastes jarres, adaptées à leur taille, et dans lesquelles on leur a donné la position accroupie et enroulée du fœtus ; chaque coup de pioche en fait découvrir de nouvelles.

DES VACANCES PROFITABLES

ENFIN c'est le départ, et nous embarquerons à Beyrouth sur l' « Iskenderun », l'un des derniers-nés de la flotte marchande turque. Quatre jours en mer, avec une rapide escale à Alexandrie, ville à l'activité intense, ne nous seront pas inutiles pour récupérer un peu et débarrasser nos poumons de la poussière absorbée sur toutes les routes du Moyen-Orient. L'atmosphère calme et détendue qui règne à bord nous permettra également de penser un peu notre randonnée ; la bonne renommée dont bénéficie la France en général dans tous ces pays traversés, malgré certains griefs d'ordre politique, est un fait très encourageant.

Et « limer sa cervelle contre celle d'autruy » n'est-ce pas, d'autre part, la meilleure façon de profiter de ses vacances ?

(Les photographies qui illustrent ce reportage ont été prises avec un FOCA.)

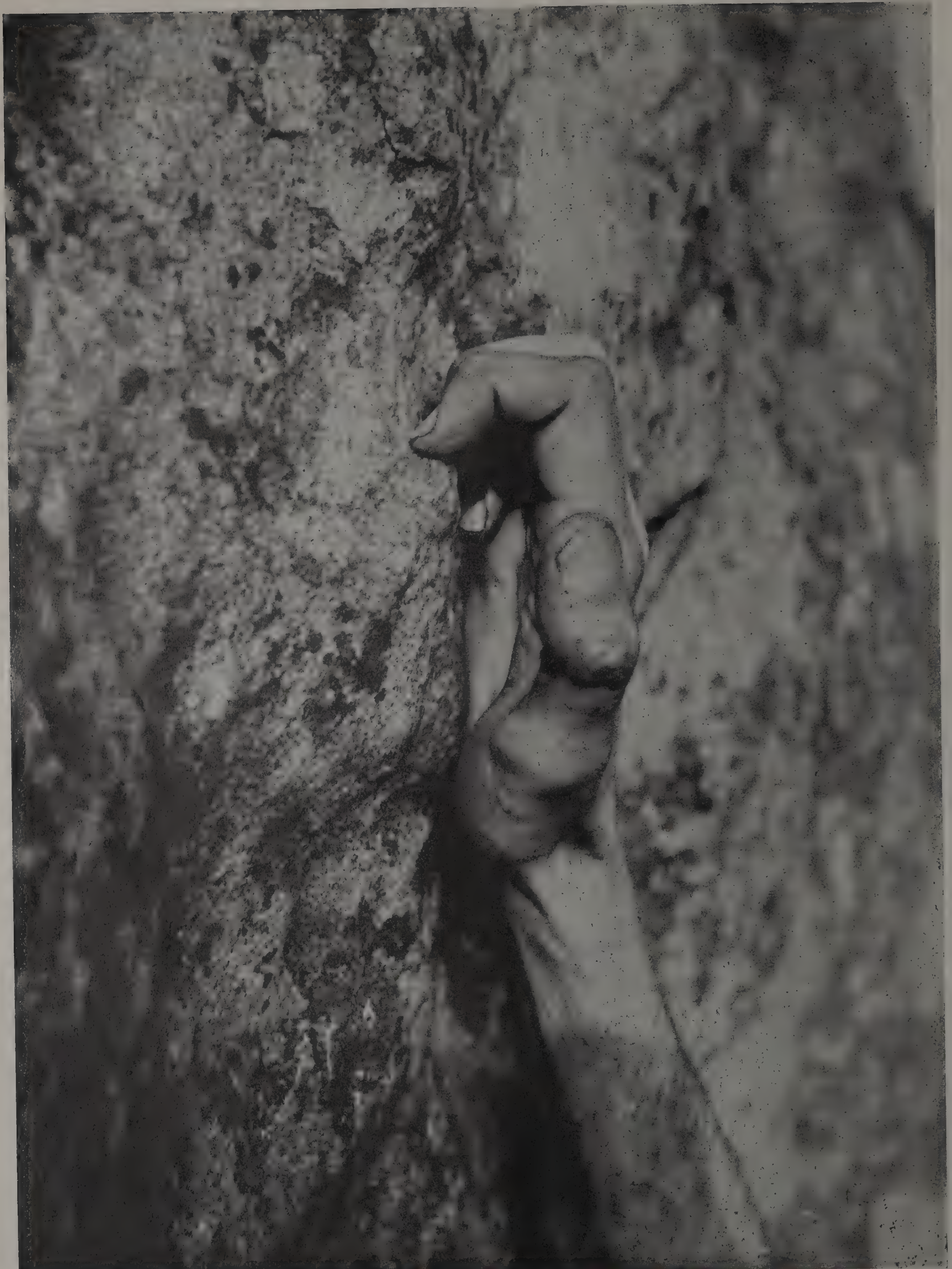
LE DESERT DE SYRIE est franchi : 1.000 kilomètres de sable d'une seule traite depuis Bagdad, sur une route goudronnée très acceptable. Nous entrons en Jordanie, et lorsque nous aurons atteint Amman, la capitale, 110 kilomètres seulement nous sépareront de Jérusalem.

A JERUSALEM, dont le charme est si prenant, nous sommes frappés par le pittoresque des ruelles de cette véritable ville franque.

DERNIER ARRET aux ruines du temple de Jupiter, à Baalbeck. Notre randonnée est terminée... et c'est l'embarquement à Beyrouth.

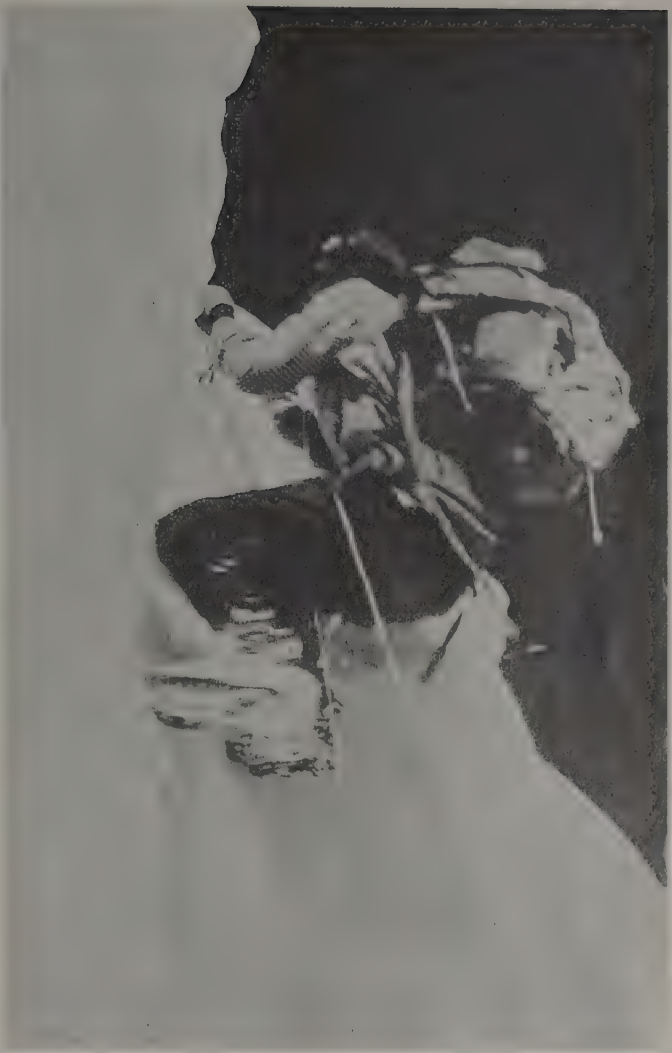
LA ROUTE DE L'HIMALAYA (8.850 M.) PASSE PAR FONTAINEBLEAU (15 M.)

LE PRESTAT, le plus haut rocher du massif du Cuvier-Châtillon, exige du grimpeur à l'entraînement de véritables acrobaties.



L'ESCALADE est un rude travail. Le peu de hauteur des rochers de la forêt de Fontainebleau ne doit pas faire illusion sur les difficultés. Le « varappeur » (c'est le nom qu'on donne aux grimpeurs) doit utiliser les moindres saillies de la paroi, non sans dommage, parfois, pour ses doigts et ses ongles.

LE POINT CULMINANT se trouve à Larchant, près de Nemours : c'est le rocher — assez dangereux — de la Dame-Jeanne, d'une hauteur de 15 mètres.



LA RECOMPENSE du grimpeur quand il a acquis la maîtrise : il peut s'attaquer aux pentes abruptes des Alpes, voire même aux cimes de l'Himalaya.

Si paradoxal que puisse paraître le titre de cet article, il n'en est pas moins rigoureusement exact. La forêt de Fontainebleau est, en effet, le rendez-vous des grimpeurs, et les membres du Club Alpin y viennent régulièrement pratiquer leur entraînement. Les « Bleausards » (ainsi se nomment les habitués des rochers de Fontainebleau) forment une cohorte très assidue. Et lorsque quelque mauvais plaisant les brocarde en leur disant : « Ah ! vous vous prenez pour des alpinistes parce que vous escaladez des rochers de 4 mètres », ils ont beau jeu de répondre : « Essayez donc ! »

Il est vrai que le Cuvier-Châtillon, près de Barbizon, est de fort modeste hauteur. Et la Dame-Jeanne, le point culminant, ne dépasse pas 15 mètres. Mais cela n'empêche pas l'escalade d'être ardue et parfois même périlleuse. Les rochers sont d'ailleurs classés selon leur difficulté. Et pour n'avoir que 3 mètres une paroi verticale qui n'offre à l'œil qu'une surface lisse n'en pose pas moins au grimpeur un problème qu'il ne résout qu'au prix de rudes efforts. Les ongles cassés, les genoux écorchés, les orteils meurtris, autant de souvenirs qui rappellent que le jeu est pénible et n'est pas sans risques.

Il a ses fanatiques, qui, quel que soit le temps, viennent « faire du rocher ». Ils portent des espadrilles spéciales qu'ils essuient soigneusement sur un petit tapis, des vestes chaudes, un équipement de haute montagne. Quelques-uns bivouaquent en attendant d'aller s'adonner à leur sport en Dauphiné ou en Savoie.

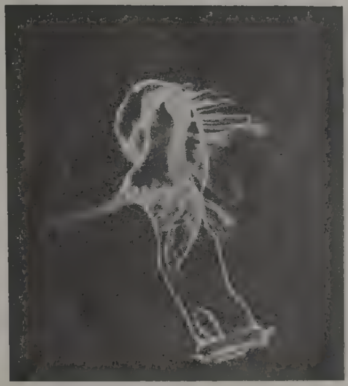
Et ils ne sont pas peu fiers de compter dans leurs rangs d'illustres vainqueurs de sommets : Pierre Alain, qui gravit l'Himalaya en 1936, Jean Cousy, Marcel Schatt, le docteur Oudot, Maurice Herzog lui-même, et Mme Syda qui, après avoir gravi le Kilimandjaro, affronte l'Himalaya.

Vous le voyez : la route des grandes cimes passe par Fontainebleau.

Reportage photographique FOUCHERAND.

Grâce à quelques hommes

POUR NOUS LA MER A CHANGÉ DE VISAGE



CE BIZARRE ANIMAL (à gauche) est un calmar. Au centre une orque, sorte de dauphin. A droite, une larve de phoroni grossie cent fois.
LA PHOTOGRAPHIE de la page précédente représente une grotte dans un iceberg

Photos Paul Popper, Douglas P. Wilson et Sapin-Jaloustre extraites de *La Mer* (Larousse, édit.).

JE viens de finir la lecture d'un ouvrage magnifique : le gros in-4° que la Librairie Larousse a consacré à « la Mer » (1) dans une collection désormais célèbre. On ne sait qui l'on doit le plus féliciter, des rédacteurs qui ont écrit des chapitres échelonnés de la mythologie marine à la théorie des marées, ou des collaborateurs qui ont rassemblé pour l'illustrer quelque huit cents documents !

J'y ai beaucoup appris, pour ma part. Saviez-vous que les hommes de l'âge de bronze avaient déjà franchi le pas de Calais ? qu'un appareil automatique enregistrait à la fois la salinité et la température de l'eau de mer en fonction de la profondeur ? qu'on pouvait accroître l'énergie thermique des océans en filant de l'huile sur les bassins ? que les poissons de la Méditerranée avaient déjà pris l'habitude de fuir les pêcheurs sous-marins ? que la surface de l'océan Antarctique était parcourue par un vent circulaire ? que le débit des puits artésiens côtiers se modifie avec les marées ? que le croiseur auxiliaire allemand « Atlantis » tint la mer six cent cinquante-cinq jours au cours de la dernière guerre ? que nous mangerons peut-être bientôt des conserves de plancton ? que les poissons-pilotes des requins ne leur servaient peut-être pas de pilote ?... J'ai découvert tout cela dans « la Mer » ; j'y ai vu des images inoubliables ; j'y ai assisté avec émerveillement à l'épanouissement de centaines de techniques plus étonnantes les unes que les autres.

Et c'est à cette conquête progressive que j'en voulais venir.

Dans la très belle préface qu'il a composée pour « la Mer », l'écrivain marin Jean Feuga rappelle les légendes qui entourent le premier navigateur : « La plupart, écrit-il, disent que le premier homme dont la mer s'empara pour l'inviter à la conquérir ne s'y livra qu'avec une terreur sacrée. » Aujourd'hui cette terreur a fait place à la confiance : Le Toumelin effectue le tour du monde sur son voilier, Bombard traverse l'Atlantique, sans vivres, en canot pneumatique, l'océan livre ses profondeurs au bathyscaphe de Toulon et à celui du professeur Piccard ; la mer n'est plus une ennemie, mais travaille pour nous... Il n'y a guère plus d'un siècle que Michelet considérait les bains de mer comme dangereux pour les enfants...

Cette conquête est l'œuvre de tous, certes. Et j'aime que ce volume sur « la Mer » rappelle leurs efforts et leurs travaux. Les marins, ici, ne le cèdent pas aux ingénieurs. Mais l'amour de la mer est l'œuvre de quelques-uns. Ces quelques-uns, nous pouvons dire leurs noms.

Comme il y eut Alain Gerbault, il y a aujourd'hui Jacques-Yves Le Toumelin. Après « la Mer », j'ai dépouillé l'odyssée du « Kurun » (2). C'est une lecture qui n'appelle pas un vain lyrisme. Je vous convie seulement à le lire, vous aussi, et à méditer avec moi sur cette phrase : « Je suis heureux de retrouver l'Afrique. Il y a un an et demi je la quittais, cap à l'ouest, et aujourd'hui je touche ce même continent à l'est. Le « Kurun » a déroulé autour du globe un long sillage. » C'est cela, aimer la mer...

C'est l'aimer encore que de s'y confier aussi intégralement que le fit Alain Bombard. Si « Kurun » est un complément utile à « la Mer », que dire de ce sobre récit qui s'appelle « Naufragé volontaire » (3) ? Cette fois la démonstration scientifique l'emporte encore sur l'exploit sportif. Et si l'on admire Bombard pour son audace et sa réussite, on doit surtout en retenir cette conclusion pour laquelle il a risqué sa vie : la mer est un élément plus riche que la terre. Elle contient de quoi nous alimenter en cas de détresse : « Nous pouvons vivre de poisson cru, en buvant de l'eau salée... » L'expérience historique de Bombard est une révolution ; ce sont des siècles de préjugés vaincus ; ce sont peut-être, à l'avenir, des milliers d'existences humaines épargnées.

Il y a les Le Toumelin, il y a les Bombard. Il y a les Cousteau — dont on ne dira jamais assez quelle œuvre admirable il fit pour la découverte sous-marine. Je n'entends pas dresser un palmarès : je veux rappeler que le courage et l'amour de quelques-uns ont suffi pour qu'un monde hostile se révèle une succursale utile de notre petit monde terrien.

Relire l'histoire de leur recherche, étudier leurs mémoires, ce n'est pas, pour une fois, faire de la littérature : c'est se convaincre que l'homme, pour peu qu'il ose y penser, est capable encore de grandes choses.

Gérard CAILLET.

P.-S. — Je profite de cette chronique « maritime » pour signaler deux récits dignes d'intérêt (parus chez Stock) : « Par le Détroit de Bering », de Gontran de Poncins ; « une Maison au bout du monde », d'Henry Beston. Ce dernier ouvrage — publié pour la première fois en 1928 — n'est autre que le « semainier » d'un homme qui a passé une année entière, face à l'Atlantique, sur les dunes du cap Cod, au nord des Etats-Unis. On y verra que la poésie de la plage ne le cède en rien à la poésie du grand large.

(1) *La Mer*, sous la direction de V. Romanovsky, Cl. Francis-Bœuf, Jacques Bourcart (Larousse, éd.).

(2) Le Toumelin : *Kurun, autour du monde* (Flammarion, éd.).
(3) Alain Bombard : *Naufragé volontaire* (Editions de Paris).

A MARRAKECH, le jour de l'Aït-el-Kébir, les croyants appellent la bénédiction d'Allah sur le nouveau sultan, qui apparaissait au peuple pour la première fois.

ISLAM ET CHRÉTIENTÉ

par PHILIPPE D'ESTAILLEUR CHANTERAINE

L'INSTALLATION de S. M. Mohamed ben Arafa au palais de Rabat s'est effectuée dans un calme qui contraste avec les sombres prophéties des « supporters » de l'ex-sultan. A Casablanca comme à Marrakech, et jusque dans Fès, foyer intellectuel de l'Istiqlal, l'adhésion donnée par les populations au nouveau souverain chérifien a été, pour reprendre l'expression de M. Georges Bidault, « totale, universelle et spontanée ». Ce qui laisse apercevoir combien était superficiel le mouvement nationaliste, xénophobe et antifrançais que Sidi Mohammed ben Youssef couvrait de sa haute protection. Dans le domaine extérieur également, les pronostics de nos Cassandres ont reçu un net démenti. C'est en vain que le groupe arabo-asiatique a tenté d'ameuter l'O. N. U. contre la France. Nos amis anglais et américains ont été d'accord avec nos représentants pour ne pas laisser le Conseil de Sécurité ouvrir un débat sur la situation marocaine. La tranquillité qui règne au Maroc justifie singulièrement l'attitude du gouvernement, qui s'est refusé à maintenir par la force, au risque de déclencher la guerre civile, l'ex-sultan, duquel, au reste, il ne pouvait espérer aucune coopération sincère. La France, puissance protectrice, pourra maintenant appliquer, avec le concours de ses fidèles amis de toujours, un ample programme de réformes démocratiques qui feront participer progressivement les Marocains à la gestion de leurs propres affaires.

DANS une remarquable étude parue ici même (1), le général de Monsabert a traité la question marocaine en soldat qui, ayant vécu dans le Maghreb occidental, l'a compris et l'a aimé. Mais, ainsi qu'il l'indiquait si justement, c'est l'ensemble de nos rapports avec les pays musulmans et l'Islam qui est maintenant en cause.

Localiser, comme on le fait trop aisément, les origines de la crise nord-africaine serait imprudent. Il est vain et léger de parler isolément du Maroc et de la Tunisie, comme de croire que l'on peut régler un problème complexe et profond avec quelques formules et quelques pensées essentiellement « européennes ».

(1) Voir *France-Illustration* d'août 1953.

LE NOUVEAU SULTAN est âgé de soixante-quatre ans. Fort riche, possédant de vastes propriétés, il n'en menait pas moins une vie très simple. Fils de Mouley Arafa, qui fut en 1911 l'adversaire de Mouley-Hafid, il est l'oncle du sultan détrôné.

APRES SON INTRONISATION à Rabat, le 22 août, Sidi Mohamed ben Arafa (à droite) reçoit le général Guillaume, résident général, avec lequel il s'entretient, selon l'usage officiel, par l'entremise d'un interprète.

Soyons plus modestes et moins simplistes. Ni des mesures fragmentaires prises durant les périodes de fièvre ni des déclarations généreuses lancées après des enquêtes brillantes, mais superficielles et aisément exploitées par nos pires ennemis, ne suffiront pour résoudre des problèmes déformés par des passions partisanes et des vocabulaires faussés.

On a écrit bien des sottises sur le christianisme, incapable, a-t-on dit, de s'adapter à l'évolution des temps modernes. On en a écrit autant sur un Islam qui serait hors d'état de comprendre le « progrès des choses ».

« Je n'ai pas vu de plus grand défaut chez l'homme que celui de laisser une chose imparfaite alors qu'il a le pouvoir de la perfectionner », affirmait Abd el-Kader.

L'ASPIRATION à l'indépendance, chez les peuples qui peuvent constituer une nation — et même chez ceux qui ne sont encore qu'une tribu — est un fait naturel et normal. Mais la réalisation de ces désirs instinctifs

demeure soumise à des conditions géographiques, ethniques, économiques et politiques dont la transformation, qui n'est pas toujours commandée par les hommes, exige, en tout cas, d'inflexibles délais.

Certaines assimilations sont possibles. D'autres ne le sont pas. Un montagnard kabyle et un cultivateur de la Guinée, même transplantés, élevés selon les méthodes modernes, ne se développent pas de la même façon. Aucune formule scientifique ne pourra plisser les circonvolutions cérébrales comme seules le feront les années et les générations.

« Dieu a donné à tous les êtres une nature spéciale, puis il les a dirigés », disait un savant musulman : Abd er-Rahaman ben Eddin el-Masri (1).

Autant le souci de former des élites est un devoir pour ceux qui disposent de la puissance matérielle — et spirituelle — autant il est dangereux de prétendre transformer d'un coup des peuples entiers et même des peuplades. En

(1) *Cahiers de la République des Lettres*, janvier 1927.

LES CAIDS RASSEMBLES à Marrakech à l'occasion de la fête de l'Aït-el-Kébir se sont rendus au vieux palais du sultan afin d'apporter au nouveau souverain, Sidi Mohamed ben Arafa, l'hommage de leur fidélité.

outre, il n'existe pas de commune mesure entre des contrées jadis constituées en Etats véritables, dont le rôle a pu être constructif et civilisateur, et des créations politiques nouvelles, dues à l'imagination plus ou moins bien inspirée de certains conciles internationaux, au XXe siècle.

QUELQUES grands problèmes sont communs aux trois pays de l'Afrique du Nord. Il en est d'autres qui sont particuliers à chacun d'eux, car ils tiennent à leurs traditions historiques, à leur situation économique, à leur degré d'évolution politique et sociale.

Le bey husseinite « possesseur du royaume de Tunisie », soumis durant cinq siècles à la souveraineté turque, règne sur un peuple longtemps pacifique, doux, conciliant et subtil, aujourd'hui en proie à l'énervement. On y a malheureusement délaissé trop souvent les meilleurs éléments, issus des familles les plus saines et représentant de hautes qualités morales, au bénéfice d'intellectuels ambitieux, aisément aigris et qui sont devenus, après avoir été élevés chez nous, nos adversaires acharnés.

Les Tunisiens auraient accepté des réformes substantielles, mesurées et progressives, qu'ils estimaient nécessaires. Encore eût-il fallu qu'elles fussent accordées et non arrachées peu à peu, après avoir été précédées de promesses, irréalisables dans l'immédiat, tombées de bouches officielles. Il n'est pas dit que les extensions électorales auxquelles on semble attacher tant de prix apporteront les résultats que l'on escompte à Paris. Ce n'est pas de cela que le peuple tunisien a le plus soif. Mais quand, après avoir lancé des formules explosives, nous ne passons pas à l'exécution, rappelons-nous que le Koran a dit : « Dieu hait ceux dont les actions démentent les paroles » (1).

Au Maroc la situation du pouvoir est différente : la dynastie filalienne, consolidée depuis 1912 par les Français, devait composer avec les survivances des traditions idrissites, liées aux grands chefs d'origine berbère, fortement enracinées, dont el-Hadj Thami el-Glaoui est le plus célèbre représentant, et avec des savants tels que el-Kettani. Elle se heurtait aux organismes dits « nationalistes » de l'Istiqlal, dont l'action est intimement liée à celle de partis étrangers plus soucieux de leur propagande que du sort de l' « Empire fortuné ». Pour l'avoir oublié, le sultan Si Mohammed ben Youssef a perdu son trône comme jadis Abd el-Aziz, en 1908, puis Mouley-Hafid, en 1912, après l'établissement du protectorat.

La situation dans les Etats tunisien et marocain, ensanglantés par des émeutes jaillies dans un climat préparé, ne saurait faire perdre de vue celle des trois départements français groupés dans le gouvernement général de l'Algérie et les territoires du Sud, pépinière de héros et source de richesses.

Ainsi que l'écrit M. Laurent Schiaffino, président de la région économique de l'Algérie : « *La France a réalisé une œuvre exemplaire, qui pèse de tout son poids sur les destinées de l'Afrique française, où Charles de Foucauld et tant d'autres ont symbolisé la grandeur de nos traditions chrétiennes.* »

Il serait puéril de penser que ces riches contrées, modernisées, équipées comme les plus prospères des Etats européens et dont la position stratégique est capitale, ne susciteraient pas le développement, encore sourd, d'appétits internationaux et la convoitise lucide des tacticiens de la révolution mondiale.

La campagne, menée sur des terrains variés à Paris et hors de nos frontières, qui tend à l'éviction de la France et à la désagrégation des pays musulmans n'épargnera donc pas le Maghreb central. Or une nouvelle poussée de fièvre gagnant l'Algérie, où comptent tant aussi les rivalités électorales, aurait des répercussions profondes sur d'autres territoires. On devrait y songer, à Londres comme à Washington, au lieu de prêter l'oreille à la propagande des fauteurs de troubles, dont les arguments, *et ceci est essentiel*, n'ont pas le mérite de la nouveauté, encore moins celui du désintéressement.

MAIS délaissons les situations locales pour les considérations communes à l'Afrique du Nord, qui, traduites souvent avec ignorance ou mauvaise foi, sont portées à la tribune de l'O. N. U., en passant souvent par des assemblées françaises. Les revendications ne varient guère. Il est toujours question de la liberté, de la défense du sol contre l'étranger conquérant et tyrannique, de la lutte contre la corruption des classes possédantes, d'une amélioration rapide de la condition sociale, de la régénération intellectuelle et morale de l'Etat. Dans le principe, rien n'est plus juste.

C'est ce qu'on a réclamé aussi en Extrême-Orient, en Iran, en Syrie, au Caire et dans les Syrtes. Mais ne croyons pas pour cela que les contingences modernes soient les causes essentielles de ces revendications et que nous trouvions là une situation très neuve !

Tout cela a été dit au IXe siècle, en des termes parfois identiques, sur les bords du golfe Persique, à la fondation de la République laïque de Lahsa lorsqu'on voulait établir en l'an 950, suivant le mot d'el-Farabi, « la cité de la raison ». On l'a entendu au Xe siècle, à Bagdad, et encore au XIIe siècle, en Egypte, où la révolution de 1952 a quelques précédents séculaires...

De même, dès le VIIIe siècle, sur les côtes africaines occidentales, l'action dissidente kharedjite débordait du terrain religieux sur le politique, avec des arguments analogues, dirigés, contre les émirs arabes, maîtres du pays. « Le kharedjisme, écrivait l'illustre Ibn Khaldoun, devint une arme puissante pour attaquer le pouvoir. »

Emeutes, révolutions de palais, convulsions anarchiques et dictatures, avec leur cortège de destructions, de ruines et de régressions, ont accompagné et suivi la plupart de ces expériences brutales, qui n'étaient pas plus conformes à la doctrine du Prophète qu'à la religion du Christ.

On conçoit que l'utilisation des mêmes thèmes soit aisée pour les meneurs du jeu soviétique, qui avaient, dès 1920, formulé leurs desseins au congrès de Bakou. Depuis lors, les bouleversements issus du dernier conflit mondial, les troubles nationalistes, les imprudences, parfois généreuses, des hommes et des partis, en Europe, en Afrique ou en Amérique, les ont admirablement servis. Ce n'est jamais impunément que l'on excite les fanatismes.

LE chapitre des nationalités et des races a été, lui aussi, largement utilisé contre la présence de la France en Afrique du Nord. Les « nations arabes » algérienne, tunisienne, marocaine seraient, dit-on, opprimées par le « conquérant français ». Dans l'intérêt de tous les Africains, il importe de mettre de l'ordre dans un bric-à-brac de formules hétéroclites reprises, avec une regrettable facilité, par trop d'écrivains européens.

Sans remonter au déluge, les plus anciennes tribus de l' « Africa » antique paraissent bien être les Berbères, venus ou non d'Asie, comme le disait Malek Ibn Mohrabet. Au Sud, des mélanges se sont produits avec les Sahariens et même des éléments plus teintés du Soudan, du Tchad et du Niger ; au Nord, avec les Méditerranéens.

Les Phéniciens, qui avaient trouvé l' « Ifrikia » fort peu habitée, l'enrichirent de toutes manières. Les Romains leur succédèrent avec leur politique de colonisation méthodique et d'*imprégnation mutuelle.* Ils surent tirer le meilleur parti des qualités

(1) *Koran,* chap. LXI, verset 3.

CECI SE PASSAIT EN SEPTEMBRE 1903... Après leur difficile victoire sur les partisans du Rogui Moulaï Mohammed, prétendant au trône, les soldats du sultan Abd el-Aziz présentent à son chambellan les têtes des rebelles, coupées sur le champ de bataille. Voilà de quelle façon barbare se réglaient, il y a un demi-siècle, les conflits intérieurs marocains. Le calme dans lequel s'est opérée l'intronisation du nouveau sultan, S. M. Moulaï ben Arafa, donne la mesure du chemin parcouru par le Maroc dans la voie de la civilisation, grâce aux efforts de la France, puissance protectrice.

(Dessin de Georges Scott d'après une photographie prise en septembre 1903 par le correspondant de l'Illustration.)

A CASABLANCA : S. M. le sultan reçoit les vœux de M. Boniface, chef de la région de Casablanca (à gauche), en présence du pacha de Marrakech, el-Glaoui, l'ami fidèle de la France (au centre), dont l'action fut déterminante dans les événements qui ont amené l'avènement du nouveau souverain. C'est en effet sur l'initiative d'el-Glaoui que Sidi Mohamed ben Arafa fut proclamé iman, le 17 août, ce qui faisait déjà de lui le chef spirituel du Maghreb.

profondes des autochtones, qualités qui demeurent aujourd'hui. Une extraordinaire poussée de civilisation s'épanouit : villes, voies dallées, aqueducs, ports, travaux d'irrigation et de culture transformèrent le pays.

Là-dessus, dès 641, les invasions arabes déferlèrent et submergèrent tout, malgré les révoltes locales parfois victorieuses de 682 et 688. Sans doute, avec les guerriers arabes étaient venus des savants, des philosophes, des architectes. Mais des constructions qui avaient marqué la prospérité de la paix romaine il ne resta plus que des ruines.

En 1541 les Turcs apparurent à leur tour, et leur domination militaire ne s'arrêta qu'aux plaines d'Oranie, objet de litiges continuels avec le Maroc.

En 1830, enfin, les troupes de Charles X, ayant pris Alger, entreprirent de délivrer la Méditerranée des pirates barbaresques et de renvoyer des beys et des deys, petits autocrates, lointains représentants du sultan de Constantinople.

Parler de la « défense d'une race » à propos de ces populations bigarrées, composites, conquises trois fois intégralement et une quatrième fois en grande partie est pour le moins osé. De même, proclamer qu'il s'agit dans le Maghreb de la « race arabe » passe les limites de la fantaisie. Le mot même de « nation » et sa valeur spécifique propre sont d'usage récent et de conception neuve et singulière encore dans ces contrées. Sa signification, par essence, est française.

La France est la plus ancienne *nation*. Un bon musulman, au contraire, est chez lui partout en terre islamique. De plus, il peut maintenant être un excellent Français. Et les héros de notre armée d'Afrique, en particulier, l'ont prouvé avec éclat au cours des deux dernières guerres.

Il semble juste d'admettre, cependant, que le Maroc, le pays d'Idriss, le chérif qui épousa Kaïnza la Berbère, au VIIe siècle, l'empire de ce grand Mouley-Ismaïl, qui désira une fille de Louis XIV, acquiert peu à peu un esprit national.

Mais cela il le doit à ses forces berbères, à ses apports arabes, à son union avec la France.

La Tunisie n'a pas la même homogénéité. Son bey, jadis délégué du sultan d'Istamboul, a pris la place des khalifes arabo-berbères, dont l'un, el-Moezz, conquit l'Egypte en 973. El-Kef et Kairouan ont été, ne l'oublions pas, d'illustres capitales. N'apparaît-il pas légitime, aujourd'hui, compte tenu de ce passé disparate mais glorieux et de l'œuvre française bien vivante, de chercher à créer une Tunisie nouvelle, où chacun aurait sa place au soleil, dans une entente cordiale dictée par l'histoire ?

NE pas se laisser entraîner par des excitations intéressées vers des mirages, vers des constructions idéales mais illusoires, c'est là ce qui importe avant tout.

Il est vain et injuste de laisser se créer dans la métropole un climat de méfiance et de réserve un peu hautaine à l'égard de l'Afrique du Nord, des populations qui s'y sont successivement établies et mélangées et des Français implantés.

Il est absurde de favoriser le déclin de notre prestige par l'abandon d'amitiés fidèles et par les soubresauts d'une politique trop souvent accrochée à nos variations intérieures et à des exclusives personnelles.

Il est plus grave encore de permettre que naisse et se développe une dangereuse confusion entre des discussions locales, réglables dans une bonne foi mutuelle, et un conflit philosophique et moral que la vérité repousse et que la raison condamne.

Conflit de races ? Pourquoi naîtrait-il ? Rappelons-nous qu'en 1180 el-Djobaïr, l'excellent écrivain arabe, disait : « Le paysan musulman vit mieux sur le sol franc qu'en terre islamique », et que les deux cultes partageaient le même édifice, près de Saint-Jean-d'Acre, dans une magnifique fraternité. Les litiges se résoudront mieux par une politique d'union que par des manifestations alternées de force et de faiblesse.

Conflit de religions ? N'est-ce pas celui que certains souhaiteraient déclencher, en oubliant Maïmonide, appuyé sur la philosophie d'Aristote, et les nobles controverses d'el-Farabi, d'Ibn Rochd et d'el-Gazâli ? Voudrait-on aboutir à des catastrophes dont on sait trop quels seraient les bénéficiaires ? Alors que c'est précisément le terrain sur lequel peut et doit se réaliser une alliance intime, profonde et nécessaire, sans arrière-pensée.

Dans le temps présent, il n'existe aucun motif valable d'hostilité politique entre l'Islam et la Chrétienté. L'heure, au contraire, est à la défense commune de l'ordre, du libre travail, du droit naturel cher à saint Thomas d'Aquin, contre des doctrines qui, derrière un étalage de fausse fraternité, marquent un matérialisme cynique et destructeur.

Le Prophète n'a-t-il pas dit aux hommes de bonne volonté :

« Disputerez-vous avec nous de Dieu ? Il est notre Seigneur et le vôtre. Nous avons nos actions, vous avez les vôtres, mais notre Foi est pure. » (Koran II, 132.)

Et n'est-il pas temps pour tous d'évoquer le beau propos de l'émir Abd el-Kader :

« Si les musulmans et les chrétiens me prêtaient l'oreille, je ferais cesser leurs divergences et ils deviendraient frères à l'intérieur et à l'extérieur. »

LA CHASSE ROYALE. Dessin de Régis-Manset, d'après un tableau de Montcornet (XVIIe siècle).

TEL NEMROD, ROI DE CHALDÉE ET PUISSANT CHASSEUR DEVANT L'ÉTERNEL...

« Vieux et malade, je me ferai porter à la chasse et peut-être que mort je voudrais y aller dans mon cercueil. »

François Ier

CE que fut d'abord la chasse ? Une guerre par laquelle l'homme cherchait à s'emparer de proies pour assouvir sa faim ou à détruire des ennemis redoutables qui menaçaient sa vie et lui disputaient son empire. Cette guerre sans merci compta des héros et des martyrs dans le camp des animaux comme dans le camp des hommes.

Nos ancêtres respectaient les animaux qu'ils combattaient et ne se considéraient pas comme leurs « frères supérieurs ». De nos jours encore, chez les peuples primitifs, les animaux ne sont pas des adversaires que l'on méprise, ainsi que le prouvent, d'ailleurs, les rites de la chasse, comparables souvent aux rites de la guerre que se livrent les tribus entre elles. Le chasseur se prépare à combattre les grands fauves comme à combattre d'autres hommes, par des danses, des chants et toute une mimique d'une sauvagerie qui se voudrait sacrée.

Dans la nature, si mystérieuse à l'imagination humaine — à quelques siècles ou à quelques milliers de kilomètres de nous — le guerrier chasseur attribue à l'animal une puissance magique, qu'il vénère, en s'efforçant d'en triompher, et c'est par l'incantation qu'il se rend favorables les esprits qui animent la forêt. Si bien que, dans certaines peuplades, le chef dont la formule magique ne s'est pas révélée suffisamment efficace au cours de la chasse est destitué et remplacé par un autre.

CI-CONTRE, l'avant dernier acte d'une chasse à courre. Le cerf aux abois s'est jeté dans un étang, où il a été servi soit à la dague, soit à la carabine. Des piqueurs tirent la bête hors de l'eau. Elle va être dépecée et ce sera la curée.

CE TRES ANCIEN bas-relief égyptien du temple de Medinet-Habu représente le roi Ramsès II chassant les taureaux.

Que l'homme, à la vue de la grâce musclée, de la souplesse qui préside aux mouvements purs, de la beauté d'un bond chez un animal comme le cerf, ait déjà ressenti quelque plaisir, en des temps bien éloignés de nous, c'est ce que semblent attester les dessins des cavernes, premières expressions de nos arts graphiques. Dans ces dessins, dans ces gravures durement taillées on peut voir des images commémoratives de chasses heureuses, c'est-à-dire d'événements considérables dans l'existence de nos pères, et aussi la preuve que ces hommes, ayant assuré pour des instants, éphémères sans doute, leur vivre et leur sécurité, se plaisaient à les consacrer à l'ornement de leur esprit et de leur demeure.

Mais les victoires que l'homme remportait sur les grands fauves étaient des victoires qu'il remportait sur l'univers tout entier. Dans les régions où la bête féroce se repliait, il établissait son règne.

Ce n'est donc pas étonnant que le bon chasseur ait été agréable aux forces qui dominent le monde et que, si la plupart d'entre nous savent à peine que Nemrod fut, selon la tradition, le fondateur de Babylone et peut-être le premier des rois (?), ils n'ignorent pas son titre de « puissant chasseur devant l'Éternel ».

Les Juifs, cependant, selon la loi de Moïse, devaient s'abstenir de chasser, ce qui n'empêche pas que Samson et David se soient livrés à ce bienfaisant exercice.

Les Perses sassanides allèrent jusqu'à mobiliser dix à douze mille hommes pour leurs chasses, auxquelles ils employaient aussi des chiens, et l'on peut se faire également une idée saisissante de la « machine de guerre » que représentait, chez les Assyriens, une armée de chasseurs, d'après les splendides bas-reliefs sculptés qu'ils nous ont laissés.

En des pays où la chasse avait cessé d'être, pour les habitants, une question de vie ou de mort, elle devenait un délassement pour l'âme et un divertissement pour le corps. Aucun plaisir ne l'égalait. C'était celui que recherchaient les dieux...

Ce qui ressort des scènes de chasse, dans les nécropoles d'Égypte, dans la sculpture grecque ou romaine, dans la peinture persane, chinoise ou hindoue, c'est le caractère de noblesse qui leur est conféré. Les artistes antiques, comme ceux de l'Extrême-Orient en des siècles plus proches, ont voulu que cette noblesse de l'attitude ou de l'expression ne fût pas le seul privilège des chasseurs — hommes ou divinités — mais aussi celui des bêtes elles-mêmes.

Le sculpteur antique a su traduire les émotions de l'animal, son acharnement au combat, son adresse à défendre sa vie et aussi sa souffrance, où transparaît, par exemple, avec la chienne blessée, une résignation hautaine qui ressemble à ce que les anciens appelaient la vertu.

Quand l'homme veut s'élever au-dessus de lui-même, il chasse. Platon voyait dans la chasse un exercice divin, l'école du courage militaire, et cela parce que, dans le fauve, l'homme trouve un adversaire digne de lui.

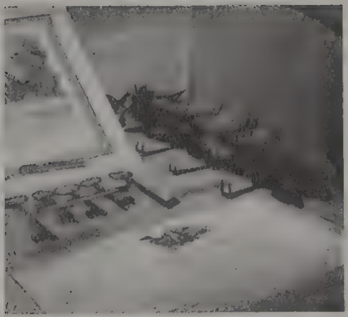
Pourquoi les mythes nous montrent-ils Hercule combattant le lion de Némée et le sanglier d'Erymanthe ou poursuivant la biche aux pieds

CHIENS. Tableau de Gustave Jadin. Cette toile était dédiée à Théophile Gautier. Elle est maintenant à Senlis, au musée de la Vénerie.

FRANÇOIS Ier, roi des veneurs (buste du XVIe siècle).

CHASSES ROYALES. Groupe en biscuit de Sèvres (XVIIIe siècle) d'après J.-B. Oudry.

DETAIL DU SARCOPHAGE D'ALEXANDRE. Grèce, IVe siècle avant J.-C. (Musée d'Istamboul).



LE TABLEAU, reproduit à droite, est du Florentin Benozzo Gozzoli et représente *le Voyage des Rois Mages.* Ci-dessus, collier de chien garni d'énormes pointes. Grâce à ces défenses redoutables, le chien pouvait affronter le loup qui cherchait à le saisir à la gorge. Les chiens limiers qu'on emploie pour la chasse à courre portent aussi un collier spécial qui leur permet de « faire le bois ». Notre photographie montre aussi les clefs des Bois et Forêts du roi.

d'airain ? C'est qu'un demi-dieu comme lui trouvait difficilement parmi les hommes un adversaire à sa taille. Cet adversaire, il devait le chercher dans le règne d'êtres doués de forces surnaturelles. En créant ces bêtes fantastiques, ce n'est pas l'animal sauvage que l'imagination populaire ou celle des poètes a voulu honorer, mais c'est Hercule lui-même, c'est l'humanité tout entière, assez hardie, assez fière, assez « semblable aux dieux » pour affronter le surhumain, même derrière un masque de bête.

La volupté du combat peut même excéder celle de l'amour, ce combat fût-il livré à un fauve. Adonis s'arrache aux bras de Vénus pour se lancer à la poursuite du sanglier qui lui sera fatal. Comment Vénus le comprendrait-elle ? Elle ne peut choisir que l'amour... (1) Elle souffrira plus que lui.

Primitivement proies des hommes ou leurs dangereux ennemis, il arriva que les animaux, ayant été exterminés en trop grand nombre, manquèrent aux délassements des grands, et déjà, dans l'ancienne Perse, les rois jugèrent nécessaire d'entretenir des parcs où se reproduiraient des bêtes sauvages qu'ils se réserveraient pour leurs chasses. Nos rois de France firent de même : Philippe Auguste à Vincennes, François Ier à Boulogne et à Chambord.

Cela ne veut point dire que le meurtre des animaux fût reconnu comme action anodine. Rappelons-nous que la conscience chrétienne s'est révoltée contre les massacreurs qui vouaient à la mort tout ce qui passait à portée de leurs armes. Une vie de saint pourra seule les racheter. Saint Julien l'Hospitalier aura ses nuits hantées par le bramement du grand cerf noir, saint Germain d'Auxerre verra s'animer, dans la tête d'un cerf qu'il vient de trancher, des yeux si émouvants qu'il sera pris soudain de l'irrésistible vocation d'être bon pour tout ce qui respire. On sait aussi que c'est un cerf qui détermina saint Eustache à entrer dans la vie religieuse et surtout que c'est encore un cerf qui apparut, portant l'image du Sauveur dans ses ramures, à saint Hubert. Le cerf possède, en effet, le pouvoir de mettre de son souffle le serpent en fuite, le serpent, c'est-à-dire le mal.

Le moyen âge considère la chasse comme une grande fête où les chevaliers peuvent témoigner de leur valeur et de leur loyauté. Parole de chasseur valait parole de soldat. Un amant du XIIIe siècle n'hésite pas à écrire à sa dame : « Que jamais il ne me soit permis de chasser ni de porter l'épervier sur le poing si, depuis que je vous ai donné mon cœur, j'ai songé à en aimer une autre ! »

La chasse ne devait cependant pas conserver, au moyen âge, les traits

---

(1) "She cannot choose but love..." *Venus and Adonis*, Shakespeare.

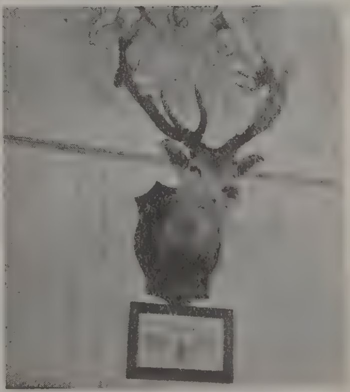
L'EMPEREUR NAPOLEON Ier à la chasse, d'après Carle Vernet.

qu'elle avait eus quand le royaume des hommes et celui des animaux étaient plus étroitement confondus. Dans notre France, l'homme n'avait plus rien à craindre pour sa vie — ou presque rien — que de l'homme. La chasse était un jeu. Un jeu d'hommes jeunes et de bonne race. La joie... Voilà ce que les artistes du temps font éclater dans leurs scènes de chasse. La joie et la jeunesse ! Jeunesse de la ligne et jeunesse de la couleur, or vivant des clairs matins répandu sur la surface des rivières aux contours que l'on dirait ciselés, jeunesse de la nature, exprimée par la légèreté des frondaisons, jeunesse du mouvement, traduite par les attitudes en suspens — comme la flèche de Zénon — des personnages et des animaux.

C'est cette joie que, plus tard, on retrouvera dans la musique de Clément Jannequin et dans d'autres compositions du XVIe siècle, écrites à un grand nombre de voix, car la musique, comme les autres arts, doit beaucoup à la chasse et la chasse lui doit beaucoup en retour.

D'une manière générale, les peintres français n'ont pas aimé à rougir leurs toiles de trop de sang.

Un peintre comme Callot, à qui la guerre inspira tant de dégoût et qui en montra si tragiquement les horreurs dans des abrégés d'enfer, n'a pas eu de la chasse une vision analogue. Elle lui permet de présenter, dans un décor aux perspectives d'une harmonieuse profondeur, une figuration de bêtes et de gens qui semblent avoir pour souci principal la poursuite. En aucune époque, nos artistes n'ont donné aux images de chasse ce caractère apocalyptique des œuvres de Paolo Uccello. Ils n'y ont pas davantage répandu autant de sang que le Flamand Snyders. Ils sont restés des classiques, des honnêtes gens, pour peindre ces jeux de rois et de grands seigneurs, si méticuleusement codifiés. Jeux de cour, n'est-ce pas ?



PARMI LES TROPHEES qui décorent les salles du musée de la Vénerie, à Senlis, figure cette tête d'un cerf qui passe pour être le plus beau de France. Exceptionnel par la taille, il l'est aussi par la beauté de ses bois.

Autour de Louis XIV, les peintres officiels, Moncornet, Desportes, Oudry, ont introduit dans leurs tableaux quelque chose de la majesté de Versailles. L'horizon aspire au cadre doré. Les chiens disciplinés connaissent l'étiquette.

Les chasses vont se dérouler avec plus de galanterie au XVIIIe siècle, et le rendez-vous de chasse de Watteau est un rendez-vous de la compagnie la plus exquise et la plus courtoise. Si Diane passe par-là, on peut penser qu'elle ne manquera pas de s'embarquer bientôt pour Cythère.

MARCEL BELVIANES.

LES TEMPS ET LES DESTINS

LE SOUVENIR DE SAINTE CLAIRE

PAR DANIEL-ROPS

CET été toute la famille franciscaine était en fête. Une image exquise était dans toutes les mémoires et de grandioses cérémonies l'ont évoquée partout où se vénère la sainte figure du Petit Pauvre d'Assise. Car, auprès de lui, fidèle, inséparable, à côté de ce grand homme d'action sans cesse en mouvement pour la cause de Dieu, se dresse la vierge contemplative, la recluse et l'orante, dont le témoignage fut associé au sien.

Evoquons cette nuit transparente d'Ombrie où le Seigneur parla au cœur d'une jeune fille et où elle répondit à l'appel de son nom. Ses parents, les Offreducci, possédaient dans le quartier aristocratique d'Assise un luxueux palais. Elle-même était entourée de tout ce que le luxe peut donner d'agréable à la vie. Elle était belle et blonde. Elle se nommait Claire. Elle avait dix-sept ans.

Mais, quelques années plus tôt, sur la place de la cité ombrienne, un singulier événement s'était produit. François Bernardone, le fils du riche marchand drapier, avait soudain renoncé à l'argent, au commerce paternel, et, dépouillant ses vêtements trop confortables, avait endossé la stricte bure de la totale pauvreté. Depuis lors on l'avait vu, sur un échafaud de fortune, travailler de ses mains à réparer les plus pauvres églises. On l'avait bien souvent entendu, sur les places et dans les rues, parler de Dieu aux passants et répéter son adjuration pathétique : « L'amour n'est plus aimé ! » Et l'on avait même pu, un dimanche dans la cathédrale, sur l'invitation expresse de l'évêque Guido, l'écouter appeler à la conversion ses compatriotes. Tout cela, Claire l'avait su, l'avait vu, l'avait entendu, et elle en avait été remuée jusqu'au fond de l'âme.

C'est pourquoi, dans cette nuit du dimanche des Palmes, sortant du palais paternel par une porte dérobée, elle s'était enfuie. A travers la campagne endormie, elle avait suivi le chemin des olivettes. Au tournant de la route, deux Frères bruns l'attendaient pour la conduire à François. Ce qu'avaient été leur rencontre et l'élan mystique qui avait soulevé leurs cœurs de gratitude, seule la pure nuit printanière eût pu le dire. Mais quelques instants plus tard, devant le très humble autel de la Portioncule, à la place de la rayonnante jeune fille qui était arrivée en robe de brocart et les pieds chaussés de fin cuir florentin, il n'y avait plus eu qu'une forme enveloppée de la robe de bure serrée à la taille par une corde, les pieds nus dans les sandales et la tête rasée sous le simple voile blanc.

Ainsi, à côté de ceux qu'il avait mandés et groupés pour porter au monde le message du Christ, François d'Assise avait voulu qu'il y eût — second ordre de sa fondation — celles qui, silencieuses dans leurs monastères, prieraient Dieu inlassablement. Ainsi, pendant que ses soldats se battaient, Moïse, rapporte la Bible, se tenait les bras levés, en prière, implorant le Seigneur de les faire triompher. C'est là une notion si profondément chrétienne qu'on doute qu'elle puisse être jamais comprise par qui n'est pas chrétien : que la prière muette de quelques femmes enfermées au fond d'un cloître puisse être sérieusement, décidément efficace tout autant que l'apostolat direct et la tâche d'évangélisation, cela ne peut s'entendre que selon le mystère de la Réversion des mérites et de la Communion des Saints.

Ce rôle, les filles de sainte Claire, les « Pauvres Dames », celles qu'aujourd'hui nous appelons « Clarisses », l'ont assumé durant toute la vie de leur père spirituel avec une admirable ferveur. Dans le très humble couvent de Saint-Damien, qui leur avait été donné, Claire et ses Sœurs passèrent jour après jour dans la méditation et la prière ; il faut ajouter aussi : dans une ascèse si sévère qu'à visiter le petit monastère on se retient mal d'avoir le cœur serré. Elles étaient là, immobiles, suppliantes, demandant à Dieu de guider et de protéger leurs frères engagés dans de rudes combats. Parfois, lorsque François avait besoin d'un conseil, il venait le demander à Claire, si certain qu'il était que dans cette âme lumineuse c'était l'Esprit même de Dieu qui étincelait.

Cette amitié surnaturelle devait durer toute leur vie. Lorsque même François sentit approcher celle qu'il avait si joliment nommée « notre sœur la Mort », il voulut qu'on le transportât au monastère de Saint-Damien, auprès de cette amitié merveilleuse, et la dernière image qu'ait de lui conservée la terre, c'est celle qu'à si bien évoquée Giotto : le Poverello mourant, cependant que se penche sur lui son amie Claire, passionnément attentive, comme pour lui donner de sa force ou pour recevoir son ultime leçon. Et quand, vingt-sept ans plus tard, à son tour, Claire vit venir l'Ange, la promesse que François lui avait faite de ne pas l'oublier fut tenue ; la religieuse tomba en extase, raide, les yeux fixés sur quelque chose qui n'était plus de la terre. C'était assurément son ami qui venait la chercher pour l'emmener au Ciel.

Et cela se passait il y a sept cents ans, au mois d'août 1253. Sur le pierreux chemin qui monte de Saint-Damien vers Assise un cortège, il y a quelques semaines, s'est formé, semblable à celui qui accompagna la sainte, jadis. Des milliers de pèlerins ont monté la pente vers la belle basilique qui porte son nom et garde ses reliques mortelles. Et tous ceux qui savent cette ravissante histoire, toutes les Claire et tous les François, ont eu une pensée pour celle qui fut auprès du Petit Pauvre l'image vivante de la délicatesse féminine et de cette aide efficace qu'apporte aux hommes la certitude d'un grand amour.

LES ORGUEILLEUX, le nouveau film d'Yves Allegret, a fourni à Gérard Philipe l'occasion d'une remarquable création.

AU FESTIVAL DE VENISE

PAR DENIS MARION

CETTE année le jury a renoncé à décerner le Lion d'Or de Saint-Marc, estimant qu'aucun film ne méritait cette distinction suprême, et s'est borné à distribuer six Lions d'Argent « ex-æquo », plus quelques récompenses accessoires. Le moins qu'on puisse dire de cette décision, qui ne s'imposait pas, est qu'elle ne brille ni par le discernement ni par le courage.

Sans doute serait-il aussi facile qu'injuste de rappeler les titres de quelques grands prix précédents qui ne valent pas mieux que certains films qui n'ont même pas l'honneur d'être cités dans le présent palmarès : les jurys successifs ne sont pas solidaires des décisions de leurs prédécesseurs. Bornons-nous à constater que sur les six œuvres couronnées, deux surclassent les autres et n'auraient pas été indignes du Lion d'Or : « Moulin Rouge » (dont il a été longuement parlé ici même) et « Ugetsu Monogatari », qui combine d'une manière inattendue le western et le style théâtral nippon et où nous retrouvons les deux admirables interprètes du mari et de la femme de « Rashomon ». A supposer même que l'exotisme nous fasse prendre en l'occurrence l'étrangeté pour la profondeur (avant de me prononcer sur ce point j'attendrai de revoir ce film avec des titres français, car c'est trop demander au critique que d'émettre un jugement approfondi à travers une traduction dans une langue qui ne lui est pas familière), la preuve est faite que nous devons compter désormais avec le cinéma japonais sur le plan artistique. Pour ne pas revenir sur ce sujet, ajoutons qu'il n'en est pas de même pour l'Inde, à l'exception de l'admirable « Kalpana » que l'on n'a plus jamais réussi à revoir depuis le Festival de Kooke : « Jhansi Ki Rani » n'est plus qu'une gigantesque image d'Epinal, retraçant l'épopée d'une Jeanne d'Arc locale.

La participation de l'U. R. S. S. et des démocraties populaires, qui semblait devoir constituer la principale attraction du festival, a été dans l'ensemble décevante, à une exception près sur laquelle je reviendrai. « Le Retour de Vassili Bortnikov » rappelle cruellement qu'en Poudovkhine le réalisateur de génie est mort bien avant l'homme. Les thèmes de propagande y sont mécaniquement développés selon les consignes staliniennes de l'époque qui, à en croire certains échos de presse, ont fini d'ailleurs par donner la nausée aux Russes eux-mêmes. « Rimsky Korsakov » présente un défaut semblable, ce qui est d'autant plus regrettable que la couleur et la musique, comme autrefois dans « Moussorgski », sont irréprochables. Rien que par sa supériorité sur ceux-ci, « Sadko » mérite le Lion

d'Argent qu'il a obtenu. Ce n'est pas une simple reproduction cinématographique de l'opéra de Rimsky Korsakov, mais une adaptation libre où les airs s'intercalent entre des dialogues parlés, en conservant le style de l'opéra : les rôles principaux sont assumés par des chanteurs qui parlent et jouent en respectant les conventions de la scène et sans le moindre souci de réalisme. L'atmosphère féerique est assurée par des décors et une figuration gigantesques, dépassant de loin C. B. de Mille sur son propre terrain, et par une série de truquages dont certains aussi naïfs que ceux de Méliès et dont d'autres sont si réussis qu'on ne les remarque même pas. Bref, on est irrité par moments, on s'ennuie à d'autres, mais on ne demeure jamais indifférent. L'œuvre existe et impose son incontestable originalité. En ce qui concerne la couleur, je préfère l'emploi qu'en faisait le même Ptouchko dans « la Fleur de pierre », qui date pourtant de 1945 : ici elle rappelle les illustrations des livres pour la jeunesse bien plus que les décors des ballets russes, mais ce caractère à la fois joli et appliqué de fausse miniature persane s'accorde avec le scénario et avec la musique.

Les Italiens ont présenté trois bandes curieusement semblables par une infernale prolixité. « Les Napolitains à Milan », par Eduardo de Filippo, se trouvent définis par leur titre : c'est l'exact équivalent d'une histoire de Marseillais qui montent à Paris. Avec « les Années faciles », Luigi Zampa n'a pas réussi le pendant aux admirables « Années difficiles », mais il montre une fois de plus son goût pour les problèmes politiques scabreux : une séquence d'une verve bouffonne évoque les anciens fascistes non repentis. J'approuverais donc le jury d'avoir préféré « les Oisifs », de Fellini, un nouveau venu, qui présentent une pittoresque étude sur la jeunesse dorée de la province, s'il n'avait fallu pour arriver à ce résultat évincer à la dernière minute une œuvre infiniment plus curieuse et plus riche. « Les Vaincus », d'Antonioni, rassemblent trois sketches sur la jeunesse délinquante, respectivement tournés en France, en Italie et en Angleterre, avec des acteurs locaux. Le prétexte invoqué fut que la version italienne présentée comporte le doublage des sketches français et anglais. La menace d'une action judiciaire intentée par le père de la véritable protagoniste de l'épisode français, inspiré par le procès des J3 de Melun, pourrait avoir été la cause déterminante : elle avait déjà provoqué un embargo sur le négatif tourné à Paris.

Aux quatre films présentés par les Américains le jury a préféré un cinquième, invité d'office. Ce n'est pas une mauvaise manière d'attirer l'attention sur l'existence aux Etats-Unis d'une production indépendante, généralement ignorée en Europe. « Le Petit Fuyard », qui n'a coûté que 30.000 dollars, se passe aussi bien d'acteurs que de studio, car il a été tourné à la sauvette à Coney Island. Il atteste les dons exceptionnels de l'opérateur Morris Engel, mais le scénario révèle moins d'imagination. Il est légitime de préférer cette œuvrette, encore qu'elle gagnerait à être raccourcie des deux tiers, au « Ciel de lit », où de ravissants dessins animés ne sauvent pas une pièce boulevardière au pire sens du terme, aux « Vacances romaines », divertissement creux de William Wyler, et à « Pickup on South street », qui a glané une récompense accessoire on ne sait trop pourquoi. Mais ignorer « les Ensorcelés », où Vincente Minnelli exprime encore mieux que ne l'avait fait « Sunset boulevard » ce qu'a d'absurde et d'envoûtant à la fois le monde du cinéma, ne peut s'expliquer que comme une représaille à l'égard d'une bande qui avait le tort de ne pas être suffisamment inédite.

Passons rapidement sur le brésilien « Sinha Moca », inférieur à mais non indigne de « O Cangaceiros », et sur l'espagnol « la Guerre de Dieu », qui méritait le prix catholique mais non le Lion de Bronze qu'il a également reçu. Et venons-en aux français.

« Le Bon Dieu sans confession » me paraît indigne du grand talent de Claude Autant-Lara. Quant à avoir accordé le prix de l'interprétation masculine à Henri Vilbert, qui s'y distingue par ce qu'un humoriste a appelé « une absence de présence », c'est une plaisanterie digne du jury qui le décerna à Frederich March pour son plus mauvais rôle, celui de « Mort d'un commis voyageur ».

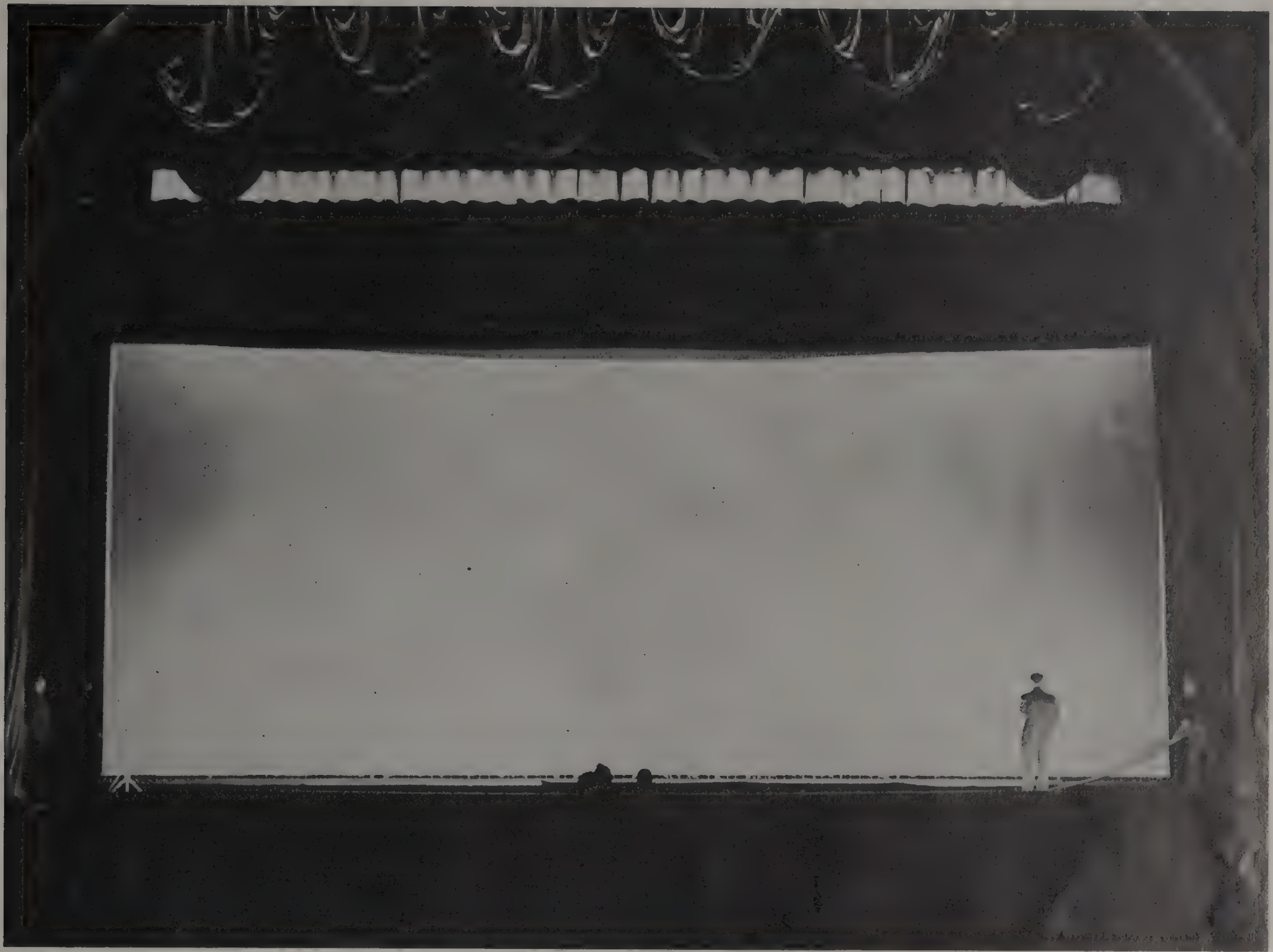
Je ne reprocherai certes pas à « Thérèse Raquin » d'avoir modernisé le décor et les personnages d'un des moins bons romans d'Emile Zola, non plus que d'avoir affronté l'écrasante comparaison avec le chef-d'œuvre de Jacques Feyder dont, par malheur, ne subsiste plus une seule copie. On me permettra toutefois d'attirer l'attention sur la redoutable misogynie de Marcel Carné : depuis la guerre, il s'est livré à un véritable massacre de vedettes féminines. Appelée dans « les Portes de la nuit » à l'honneur imprévu de remplacer au pied levé Marlène Dietrich (cette fine mouche devait avoir eu le pressentiment de ce qui l'attendait), Nathalie Nattier a été dès lors réduite à montrer ses cuisses dans les pièces de Jean de Létraz. Il a suffi à Nicole Courcel d'incarner « la Marie du port » pour que sa carrière à l'écran s'interrompe net. A la suite de « la Clé des songes », Suzanne Cloutier a fui jusqu'à Hollywood, comprenant que les studios français lui seraient interdits pour longtemps. Simone Signoret possède, à elle seule, plus de personnalité et de talent que les trois autres réunies : il faut voir en quelle triste épave, sans charme ni tempérament, Carné l'a transformée.

Aussi, pour ma part, je préfère « les Orgueilleux », d'Yves Allégret, qui ont dû se contenter d'une plus modeste récompense. Certes, les longueurs et les erreurs n'y manquent pas ; les partis pris excessifs s'accommodent de concessions voyantes, celle d'un dénouement à la guimauve, entre autres. Mais quelques séquences ont un accent et une force rarement atteints. Les cœurs sensibles feront bien de s'abstenir : la camera s'attarde avec autant de complaisance sur une piqûre intralombaire que sur les vomissements d'un mourant. Le bruit, la chaleur et la saleté d'une bourgade mexicaine envahissent littéralement l'écran. Il est difficile de ne pas applaudir à l'extraordinaire danse par laquelle Gérard Philipe gagne une bouteille d'eau-de-vie ou au merveilleux monologue muet (je ne trouve pas d'autre expression) par lequel Michèle Morgan exprime son épouvante et sa fascination à la fois devant sa solitude.

L'oubli le plus indéfendable du palmarès demeure celui des « Vieilles Légendes », un film de marionnettes en couleurs, où l'équipe tchèque de Jiri Truka s'est dépassée au double point de vue de la virtuosité technique et de la fraîcheur de l'inspiration poétique.

DU LIDO AU LIDO

COMME Venise, Paris a son Lido. Ce n'est point le cinéma qui y triomphe, mais la revue, la revue de cabaret, légère, spirituelle, luxueuse. « Voilà » est son titre et la photographie ci-contre en montre une des scènes. Ce spectacle, conçu et réalisé par Pierre-Louis Guérin et René Fraday, a été décoré fastueusement par Fost, tandis que la chorégraphie était réglée par Donn Arden. On y applaudit en particulier la troupe complètement renouvelée des huit « Bluebell girls ». Ces nouvelles girls composent un ensemble d'une perfection qu'on peut dire absolue aussi bien pour la plastique que pour le rythme. Mais ce n'est pas le seul numéro digne d'admiration et les autres attractions sont également excellentes, en particulier les Cabotts, trio de danseurs athlètes d'une vigueur surprenante, les patineurs Romayne et Brent, les Lane Brothers, Dany Ray l'illusionniste, les marionnettes de Georges Lafaye. Sans oublier l'endiablé French Cancan emmené à toute allure par Roger Stefany. Et voilà !



LE CINÉMASCOPE A PARIS

La récente démonstration faite à Paris par une grande firme américaine de cinéma d'un procédé restituant la vision panoramique avec apparence de relief et avec sonorisation stéréotypée dépassait visiblement le cadre habituel de ce genre de manifestations. Survenant après nombre d'autres présentations de procédés et de formules plus ou moins créateurs, elle soulignait, à son tour, une phase de cette guerre froide que, depuis deux ans, le cinéma livre à la télévision. Dernière venue dans le jeu de la reproduction animée des images, bénéficiant de l'expérience de celui qu'elle allait vigoureusement concurrencer, la télévision s'appropria très vite et très tôt les dernières conquêtes de l'écran: la sonorisation et l'image en couleurs. Ainsi nantie, elle s'opposa tout de suite et avec le plus grand succès au cinéma, devenu son adversaire. Sous l'effet de son aiguillon, les foules désapprirent le chemin des salles, suscitant un fléchissement dangereux des recettes. Comment aurait-il pu en être autrement avec une attraction qui avait pour elle l'instantanéité de la reproduction et la supériorité d'être goûtée à domicile ?

A la virulence et à la continuité de l'attaque l'industrie cinématographique américaine connut le sérieux du danger qu'elle courait. Son monopole d'un demi-siècle avait pris fin et aussi sa quiétude. Menacée dans ses intérêts financiers et commerciaux, il lui fallait réagir vigoureusement sous peine de périr sans tarder.

C'est la technique qui avait engendré la télévision et était au départ de l'attaque. C'est à la technique qu'elle demanderait ses moyens de défense et de contre-attaque. Deux progrès essentiels demeuraient inaccessibles à la télévision, du moins dans l'état présent des connaissances : la vision panoramique et la restitution optique et auditive — si l'on ose dire — de la troisième dimension, le relief. Avec ces deux facteurs de création l'offensive fut lancée.

Elle eût comporté le maximum de chances de réussite dans le minimum de temps si l'industrie cinématographique avait bénéficié de centres d'études et de recherches collectives. Mais, le particularisme des firmes s'opposant à tous travaux conduits en commun, chacune agit pour son propre compte, bien que toutes œuvrassent dans le même

sens et se proposassent le même objet. D'où une inévitable dispersion des efforts, un chevauchement dispendieux, une trompeuse fécondité de procédés et de brevets fort inégaux, dont la qualité intrinsèque était d'autant plus malaisée à établir qu'une véritable débauche de moyens de publicité et de propagande égarait littéralement les esprits. Certaines firmes se flattèrent de détenir la clef du relief optique tel que l'exigeaient les conditions pratiques d'une saine exploitation et la commodité des spectateurs, ce qui était et est encore manifestement faux. D'autres, associant la vue panoramique à la vision en relief, inventèrent la formule du relief panoramique, terme qui, joignant deux données totalement différentes, était riche d'équivoques.

LA RECHERCHE PANORAMIQUE A PLUS DE CINQUANTE ANS

LA recherche de la reproduction panoramique, c'est-à-dire l'élargissement du champ de projection et de vision, est aussi ancienne que la découverte du cinéma. Dès 1896, un technicien français, Grimoin Samson, fit breveter un dispositif de projection sur grand écran, qu'il baptisa — déjà — le « Cinécosmorama ». Au centre d'une salle circulaire blanche, de 100 mètres de circonférence et formant écran, dix appareils de projection disposés en étoile opéraient en synchronisation de manière à maintenir l'unité des vues projetées. Logés sur une plate-forme, placée également au centre, les spectateurs avaient l'illusion d'être au cœur d'une action indéfinie. Cette attraction remporta un grand succès. Mais les dix projecteurs dégageaient une telle chaleur qu'il fallut la suspendre de crainte d'incendie.

Quatre ans après, Louis Lumière donna sur un écran de 16 mètres sur 21, dans la salle des fêtes de l'Exposition universelle, un certain nombre de projections avec un seul projecteur. Mais l'une et l'autre de ces tentatives étaient prématurées, le cinéma en étant encore aux premiers balbutiements et ayant assez à faire pour fixer son destin dans le cadre élémentaire qui lui était tracé. La recherche de la vision panoramique tomba donc en sommeil. Elle devait y demeurer près de trente ans. Abel Gance la réveilla avec un coup d'éclat à la fois dans la conception et la réalisation. Il imagina de projeter son film « Napoléon » sur un triple écran, trois projecteurs donnant trois images. L'effet était remarquable, mais la formule, d'une vulgarisation quasi impossible en raison de l'équipement spécial des salles qu'elle exigeait. Néanmoins, la voie était, cette fois, nettement dégagée. Vers 1945, un technicien américain, Fred Waller, reprenant le problème, s'inspira de la solution d'Abel Gance en l'enrichissant d'apports nouveaux et en la dotant d'une théorie de bon sens, à savoir que la camera devait opérer autant que possible comme l'œil humain.

Le champ de vision binoculaire couvre en largeur une zone de 160° et de 75° en hauteur. Fred Waller réussit à donner à la camera un champ de 146° à l'horizontale et de 55°5 à la verticale : trois objectifs de prise de vues, impressionnant chacun un film normal de 35 mm., agissant en parfait synchronisme, chacun d'eux couvrant un tiers de la pellicule. L'objectif de gauche saisit la partie droite de la scène à enregistrer, celui du centre, la partie centrale, la partie gauche de la scène revenant à l'objectif de droite. La projection requiert évidemment trois appareils projetant trois sélections de l'image sur l'écran. Dans l'essentiel de ce dispositif on retrouve l'idée maîtresse d'Abel Gance fortifiée par cette dominante essentielle, répétons-le, qu'est l'assimilation du champ de vision de la camera au champ de vision des yeux.

Une autre innovation de ce procédé, qui reçut le nom de « Cinérama », fut l'adoption d'un écran courbe, d'une concavité assez prononcée, puisque son rayon atteignait 7 m. 50. Du fait de cette courbure ainsi que de ses dimensions : 15 m. 50 de large sur 7 m. 50 de haut (les écrans ordinaires mesurant 4 m. sur 3 m.), non seulement le spectateur a la sensation réelle du panorama, mais aussi celle, beaucoup plus imaginaire, du relief. Celle-ci lui vient de ce que l'écran courbe le place au cœur du décor et de la scène projetée. Mais, encore une fois, il ne s'agit là que d'une apparence de relief et non pas du relief véritable tel que le reproduisait le système anaglyphique avec port de lunettes bicolores de Louis Lumière.

Enfin, troisième innovation, une disposition particulière des haut-parleurs permettait un relief auditif, beaucoup plus réel celui-là que le prétendu relief optique. Cinq haut-parleurs étaient répartis derrière l'écran et un sixième, dans le fond de la salle. En fait, la vision panoramique, l'impression de relief optique, la réalité du relief auditif formaient un ensemble harmonieux et neuf auquel la télévision n'avait rien à opposer. Aussi le succès du « Cinérama » fut-il fort vif et, reconnaissons-le, fort légitime. Toutefois, s'il apportait un indéniable perfectionnement à une technique qui, depuis l'avènement de la couleur, tendait à stagner, il n'en comportait pas moins de sérieuses lacunes et surtout une complication d'appareillages qui en rendait la généralisation impossible.

Du point de vue financier, en effet, l'adoption du « Cinérama » nécessitait des investissements considérables, oscillant, selon l'importance des salles à équiper, entre 10 et 30 millions de francs. Dès lors, seule une petite fraction des circuits pouvait se permettre l'immobilisation de pareils capitaux. Du point de vue technique, l'intervention de trois appareils de prise de vues, de trois cameras de projection posait, malgré toutes les précautions, des problèmes de synchronisation à l'enregistrement des images et de repérage à leur restitution sur l'écran. Egalement, pour les spectateurs qui ne sont pas placés dans l'axe de l'écran, des effets de distorsion, surtout dans le sens vertical, ne purent être évités. C'est là une imperfection dont on n'a pu encore venir à bout, même en changeant la matière de l'écran.

UNE NOUVELLE SOLUTION : LE « CINEMASCOPE »

QUAND, il y a quelque vingt-cinq ans, le professeur Henri Chrétien, titulaire d'une chaire d'optique en Sorbonne, savant de haute renommée, mit au point un appareil anamorphoseur, qu'il baptisa « hypergonar », il ne se doutait guère qu'il œuvrait pour l'avenir et qu'un jour de février 1953 une puissante firme cinématographique américaine lui en achèterait les droits de reproduction et d'utilisation pour le monde entier, à l'exclusion de la France et de l'Union française. Il se doutait encore moins que cet appareil serait alors tenu pour le plus récent des progrès et l'arme la meilleure que le cinéma pourrait opposer à la concurrence d'une technique encore à naître, la télévision. Et, cependant, c'est bien avec cette apparence de conte de fée que les choses se passèrent.

Le point de départ du professeur Henri Chrétien était le phénomène de l'anamorphose, c'est-à-dire de la déformation des images. Son but, la réalisation de la vision panoramique. Constitué par un jeu approprié de lentilles cylindriques, son anamorphoseur comprimait, donc réduisait les images dans le sens horizontal, compression qui lui permettait d'embrasser un champ beaucoup plus vaste qu'avec un objectif ordinaire. A la projection, le même jeu de lentilles, placé devant la camera, reproduisait sur un écran courbe les images dans leurs proportions exactes, mais élargies deux fois.

A l'époque, des notes, des communications à des corps savants révélèrent ces travaux. En 1937, lors de l'Exposition internationale, un écran concave de 60 mètres de long fut dressé dans les jardins du Champ-de-Mars, et, pour la première fois, le public fit connaissance avec le cinéma panoramique. Puis ce que l'on considéra alors comme une curiosité scientifique, presque une amusette de savant, tomba dans l'oubli. Le cinéma, que rien encore ne menaçait, perfectionnait sa sonorisation et s'essayait à la couleur. Que lui importait la recherche d'un savant français, fût-il le plus éminent de tous ?

Mais, aujourd'hui, il n'en est plus ainsi. L'hypergonar est la pièce maîtresse de ce « Cinémascope » qui vient de nous être présenté à Paris. Son rôle est tel qu'on est en droit de penser que, sans l'hypergonar, le « Cinémascope » n'existerait pas.

Cette solution de la vision panoramique que le « Cinérama » s'était flatté de détenir, l'hypergonar la possédait donc depuis un bon quart de siècle, et avec quelle supériorité technique et financière ! Là où le « Cinérama » nécessite l'emploi de trois appareils de prise de vues, de trois pellicules, de trois appareils de projection, avec d'évidentes difficultés d'emploi et un aménagement onéreux et complet des salles, le « Cinémascope », grâce à l'hypergonar, n'exige qu'un appareil de prise de vues, une pellicule standard et un appareil de projection. A la place d'un aménagement complet il ne demande aux salles que l'adoption d'un écran allongé et concave, en substitution au classique écran à surface plane. La supériorité du procédé français est donc évidente.

En outre, de même que dans le « Cinérama », l'illusion du relief optique est acquise, les écrans relevant d'une semblable conception. Quant au relief auditif donné par le son stéréoscopique, il est d'une perfection bien difficile à surpasser. En quête de simplifications, les techniciens américains du « Cinémascope » sont parvenus, non sans peine, à inscrire quatre pistes sonores sur une pellicule normale. Résultat acquis par la réduction des surfaces de perforation et en magnétisant le son sur la pellicule. La seule imperfection, commune aux deux procédés, est la présence de phénomènes de distorsion aux extrémités de l'écran. Jusqu'à présent tous les correctifs se sont révélés vains. La recherche est ouverte à l'un comme à l'autre des procédés.

PREMIERS BILANS ET PERSPECTIVES

VISIBLEMENT, les producteurs américains s'efforcent à associer relief et panorama. Pour la propagande l'affirmation est peut-être excellente, mais en ce qui concerne la technique elle est de valeur nulle. Dans l'esprit du professeur Henri Chrétien la prétention de faire de l'hypergonar un créateur de véritable relief n'a jamais existé.

Et pour cause, son procédé étant sans aucun apparentement avec ceux de vision stéréoscopique auxquels est liée la restitution pleine et entière de la troisième dimension. Dans le « Cinérama » comme dans le « Cinémascope » l'illusion du relief est exclusivement donnée par la courbure de l'écran. Mais cette courbure de l'écran, démultiplié en longueur, n'a pas d'autre raison d'être que la réalisation de la vision panoramique. Si l'illusion du relief s'y ajoute, ce n'est que par surcroît et presque occasionnellement. Au surplus, elle varie en intensité comme en réalité selon la nature des prises de vues. Elle dépend des images et de leurs cadres, de la distribution des plans ; les plans verticaux, quand ils sont nombreux, finissant par se confondre et donner une impression de flou. C'est dire que, pour ces deux procédés, le problème du relief optique demeure entier et que c'est une véritable hérésie de prétendre réunir à égalité de réussite deux données aussi différentes que le panorama et le relief.

Cette réserve faite, un premier bilan des valeurs comparées peut être établi. La diffusion du « Cinérama » et du « Cinémascope » joue déjà au profit de ce dernier. En l'espace de quelques semaines et sur la foi exclusive de simples démonstrations, quelque 3.500 commandes d'équipement ont été enregistrées aux Etats-Unis, représentant 94 % des salles de grands circuits. Rien de plus prévisible du reste, étant donné le coût élevé de l'équipement en « Cinérama » et la simplification technique du « Cinémascope ».

Et, maintenant, l'avenir ? Les nouvelles armes acquises par le cinéma seront-elles suffisantes pour faire refluer vers les salles de projection la masse de spectateurs conquis par la télévision ? Sur le terrain des novations purement techniques celle-ci est manifestement en perte de vitesse par rapport à son adversaire. La mise au point de son infrastructure, la coordination de ses transmissions, tant nationales qu'internationales, l'ab-

L'ARC DE TRIOMPHE vu trois fois sous le même angle. Le premier document (à gauche) a été obtenu à l'aide d'un appareil ordinaire de prise de vues ; le second, grâce à l'hypergonar. Le troisième représente le même sujet projeté à l'écran avec un objectif muni de l'hypergonar. La vue a un caractère panoramique.

sorbent tout entière. Elle vit sur son acquis, un acquis tout récent, dont elle est encore loin d'avoir épuisé toutes les possibilités. En outre, son clavier d'applications est immense, pour ne pas dire illimité. Elle joue, et avec quel brio, de la supériorité que lui confèrent ses qualités intrinsèques : l'instantanéité de la transmission et de la réception des scènes enregistrées. On l'a bien vu lors du couronnement de la reine Elizabeth. Là où dix jours ont été nécessaires au cinéma pour passer seulement sur trois écrans parisiens le film complet des cérémonies londoniennes, quelques secondes ont suffi à la télévision pour en offrir le spectacle entier à des foules immenses. Psychologiquement, ce caractère d'instantanéité a pour le spectateur une valeur extraordinaire. La restitution à distance d'un événement dans le moment où il se produit, et dont le cinéma ne pourra connaître qu'avec un appréciable décalage de temps, est un atout maître.

Certes, dans la conjoncture actuelle, l'effort du cinéma pour reprendre sa place grâce à des moyens de défense inédits n'est sans doute pas fait en pure perte. Mais le temps va vite, et ce n'est pas une reprise en main d'une clientèle en pleine désertion qui sera le gage d'une supériorité à jamais retrouvée. Qu'on le veuille ou non, sous certains aspects, le cinéma a fait son temps. Sous d'autres, il bénéficiera d'une survie. L'onde hertzienne qui véhicule les images télévisées n'est pas toujours à la disposition des animateurs de la télévision. Mais, à quelque terme que soit l'échéance, force sera au cinéma de céder progressivement la place.

Quand la télévision sera venue à bout de son adversaire direct, quand elle l'aura jeté bas de son piédestal, quand, enfin, elle l'aura enserré dans les plus étroites limites de ses applications, alors il ne lui restera plus qu'à engager la bataille finale, celle qui la mettra aux prises avec la presse imprimée, et qu'elle gagnera par la force même de sa jeunesse et du prompt développement de sa technique.

Raoul PESLIN.

CE QUE VOIENT les spectateurs tandis qu'ils suivent le déroulement du film sur l'écran concave où est projetée l'image panoramique.

L'AMOUR D'UNE FEMME

UN FILM QUE JEAN GREMILLON TOURNE DANS LE PAYSAGE DRAMATIQUE D'UNE ILE BRETONNE

PAR LE DOCTEUR MOREL

Ouessant.

Ce n'est pas sans émotion ni sans regrets que je quitte Ouessant. J'ai soixante-dix ans, je suis trop vieux, il faut laisser la place aux jeunes. Pendant trente bonnes années j'ai parcouru cette île mystérieuse et tragique dans tous les sens : de Loc Gweltas à Pen-Arland, de Feunteun Velen à Cadoran, apportant à ces courageuses Ouessantines le peu de science que je possède et toute ma bonne volonté. Ce ne sont pas des gens tristes, bien au contraire, et ils ont de l'esprit. On potine à l'Albert-Tabac. On s'inquiète de savoir qui sera mon successeur. Simone, la fille d'Albert, en parle à Mlle Leblanc, l'institutrice, qui pourtant ne hante pas les bistros. Est-il vrai que ce sera une femme, et jeune par-dessus le marché ?

Il faut que je quitte ma petite maison en face de l'église et que j'aille au Stif accueillir mon successeur, Marie Prieur, qui vient de Paris prendre ma place auprès de tous ces braves gens-là. Comment vont-ils la recevoir ? Une femme jeune, et jolie en plus ! Diable, ça va être dur au début, elle aura du fil à retordre sans doute. Un personnage arrive sur le même bateau. C'est un Italien, André, un ingénieur qui vient installer à Creac'h une nouvelle sirène de brume. Enfin le « magicien » Jean Gremillon qui, de mon départ de l'île et de l'arrivée de Marie, va faire un film émouvant au possible. Il m'en avait déjà parlé lors d'un précédent voyage, et, ma foi, j'étais d'accord pour participer au mythe selon les moyens. Je l'ai fait, car cette belle histoire fera peut-être mieux comprendre sur le continent les beautés et l'esprit mystérieux de cette île dont parle Arrien et qu'il nomme du nom sacré d'Esus, la terrible divinité celtique.

Je montrerai à Marie ces marigots dans lesquels ma jeep s'enlisait par les journées de brume « dall », comme on dit en Bretagne. Dall, épais, est presque une onomatopée. C'est le bruit assourdi que le brouillard transmet avec mensonges et précautions.

A l'arrivée du courrier « l'Enez-Eusa » : MARIE PRIEUR (Micheline Presle) : « J'ai cru que je n'arriverai jamais. » — Dr MOREL (Robert Naly) : « La traversée est quelquefois difficile. »

ALINE (Jacqueline Lemaire) et JEANNOT (J.-M. Day) laissent leur mouton noir dans le troupeau. Jean Gremillon entreprend de les consoler.

« ICI nous déposons les croix de Proëlla en mémoire de nos marins qui meurent loin de leur pays dans les guerres, les maladies et les naufrages. »

L' « Enez-Eusa », le courrier, arrive au Stif, il se devine au large entre Metensel et Molène. Il arrive, le voilà. Micheline Presle (Marie Prieur), Massimo Girotti (André Lorenzi) et toute la troupe. Le magicien reste le dernier à bord et surveille le débarquement.

Dans Lampaul un peu abasourdi tout le monde s'égaille et finit par se rassembler à la Duchesse-Anne, charmant petit hôtel-restaurant près du petit port.

On ne fait pas de miracles sans machineries compliquées. A mon grand étonnement, j'assistai au transbordement des camions. Camions de décors, camion du son, camion des images. Que de matériel à transporter ! Il est vrai que si je ne laissais pas à mon successeur toute mon installation, il y aurait pas mal d'objets, et bien encombrants, à transporter sur le continent. Cette Micheline Presle est vraiment délicieuse et jolie, et intelligente. Elle s'entendra tout de suite avec Mlle Leblanc (Gaby Morlay), qui lui sera de très bon conseil, j'en suis sûr. Il n'y a qu'un personnage qui — lui non plus ne manque pas de charme — m'inquiète : c'est cet ingénieur italien Massimo Girotti. Pourvu qu'il ne trouble pas trop Marie Prieur et qu'il ne réussisse pas à l'enlever à l'île et à ses braves gens, qui lui donneront vite toute leur affection, je pense.

Sur la route de Loc Gweltas, le vicaire en salopette recouvre le patronage dont le toit avait été démoli lors d'une tempête cet hiver. On lui donne la main pour passer les lourdes plaques d'Eternit. « Ça durera plus longtemps que nous, allons : « in vitam eternit », comme dirait le curé. Il manque le camion du son, qui a bien failli passer entre la gabarre et la jetée au Stif. Enfin tout est prêt. J'emmène Micheline, Marie Prieur, voir mes patients. Elle est bien secouée dans cette vieille jeep qui, comme par un fait exprès, ne marche que sur trois pattes ; nous traversons la lande, les moutons sont au pacage, on voit encore quelques moutons noirs. Nous irons tantôt voir le père Le Quellec, le bedeau, qui, confit dans le pernod, souffre d'une arthrite chronique.

Ce matin, brume épaisse. Le magicien est consterné. L' « Enez-Eusa » est parti du Conquet et n'est pas arrivé. Il est mouillé en rade de Molène. Il a à son bord Carette, le bedeau, et le curé de Lampaul, Stoppa, venant de Rome après un miracle à Milan dont toute la presse a parlé. La nuit passe. Au matin on annonce que la petite troupe a frété un bateau de pêche pour gagner plus vite Ouessant. Midi, pas de nouvelles. Les sémaphores sont alertés et l'équipage du bateau de sauvetage prêt à embarquer. La brume enfin s'élève sur Lampaul,

LA CAMERA est prête devant le phare de Creach auprès duquel se trouve le chantier de la sirène de brume. André **LORENZI** (Massimo Girotti) le dirige.

l'espoir renaît de revoir le curé et ses ouailles. Dieu soit loué ! apparaît sur la place de Lampaul l'un des membres de l'équipage. Le bateau, qui avait perdu sa route, a accosté finalement dans l'anse de Porz-Yusin, une des plus sauvages.

Maintenant tout est prêt pour l'accomplissement du mythe. Micheline-Marie est installée chez moi ; à la place de « Docteur Morel » on lit « Docteur Marie Prieur » sur la plaque de la porte. Le bruit court qu'un flirt sérieux s'ébauche entre l'ingénieur et Marie. Elle ferait pourtant bien d'ausculter son amie Gaby Morlay, l'institutrice, qui a l'air bien fatiguée à la veille de son départ. Pourvu que l'île ne garde pas pour toujours cette bien brave femme !

Jean Gremillon saurait certainement mieux que moi vous dire l'avenir et comment ce conte finira. Je ne sais, pour moi, que souhaiter. Il me semble cependant que j'aimerais bien que la jolie Marie Prieur restât dans l'île et qu'elle fît la sourde oreille aux charmantes et insidieuses propositions de l'ingénieur italien.

Le mari d'Yvonne s'est perdu en mer. On l'a attendu des jours et des jours, aussi aujourd'hui y a-t-il Proëlla. Je reverrai donc ce lugubre cortège que j'ai déjà vu tant de fois. L'homme le plus proche du défunt porte religieusement une petite croix de cire sur un coussin blanc, immaculé. Le cortège se rend à l'église, puis au cimetière. Cet hommage naïf et presque païen est toujours pratiqué dans l'île. Ouessant est traditionaliste, plus qu'on ne l'est sur le continent. Mon successeur, Marie Prieur, devra compter avec cet esprit-là. Elle fera bien de ménager la susceptibilité des Ouessantins, car ceux-ci, sans le lui montrer ouvertement, la tiendraient à l'écart et ne lui accorderaient plus si facilement leur confiance.

Lorsqu'elle se sentira découragée et trop seule, elle ira comme moi à la pointe de Pern ou à Cadoran par un gros mauvais temps. Elle y verra la mer affronter l'île et la bombarder de galets ronds, énormes, avec une gigantesque artillerie.

On connaît mal cette population d'îliens. Les hommes, qui ont peu à peu délaissé la pêche, le poisson et surtout les crustacés étant devenus plus rares, manquent au commerce, comme ils disent. Les femmes, très courageuses et ordonnées, cultivent les lopins de terre entourés de murettes. Elles soignent ces petits moutons noirs qui firent jadis la réputation de l'île. Ce sont les meilleurs pré-salés du monde. Le docteur Urbain, au Zoo de Vincennes, tâche de les conserver purs, car on les a mélangés avec des moutons blancs ordinaires.

Plutôt que de payer leur impôt communal, les femmes préfèrent la corvée de chemins. On les voit encore aider au rempierrage. Comme me le disait M. Lucas, le maire, il préférerait de beaucoup qu'elles payassent leur impôt et que les chemins communaux fussent entretenus par des spécialistes qui feraient mieux et plus vite.

Marie Prieur devra faire face à toutes les urgences. L'île est difficilement accessible et il faut deux heures pour atteindre le continent lorsqu'il fait beau temps. Le capitaine de l' « Enez-Eusa », pourtant vieux routier des parages, doit quelquefois renoncer à atteindre l'île, et il lui faut, de Molène, retourner au Conquet ou à Brest.

Mais je pars tranquille, sachant que Marie Prieur restera fidèle à l'île et qu'elle laissera, le cœur bien gros, retourner dans son pays de soleil le bel ingénieur italien.

Docteur MOREL.
P. c. c. : **R. NALY.**

Votre maison doit refléter votre élégance personnelle

Vous devez la parer comme vous-même...

L'ELEGANCE n'est pas seulement vestimentaire. La femme qui aime s'habiller et qui s'adresse au grand couturier doit vouloir qu'autour d'elle tout soit en harmonie avec son élégance personnelle, en soit le reflet. A quoi servirait de porter les robes et les manteaux somptueux que présentent dans nos pages suivantes d'aimables mannequins si c'est pour trouver, après les heures consacrées à la représentation mondaine, un intérieur froid, sans âme, où vivre ne soit pas un plaisir ? La maison doit être la préoccupation d'une femme. Celle-ci doit la parer comme elle se pare elle-même. Pour elle, pour les siens. D'ailleurs, il existe bien des façons de rendre une maison charmante, accueillante, plaisante. Ce n'est pas seulement affaire de fortune et de conversations avec un décorateur en vogue. Le goût, l'ingéniosité de chacun entrent pour une large part dans le résultat. De même que pour sa toilette une femme va voir les collections, compare, choisit, de même elle cherchera patiemment meubles, bibelots, tentures ; elle les assortira ou les fera contraster. Chez le couturier comme chez l'antiquaire, le but est le même : exprimer sa personnalité. Nous donnons ici quelques photographies d'un appartement parisien, arrangé dans les communs d'un vieil hôtel de la rive gauche sur deux étages comprenant six pièces. L'élégance et le confort s'y associent pour composer un ensemble harmonieux.

CETTE COMMODE VENITIENNE peinte, à bouquets, est placée sur le palier du deuxième étage. Miroir vénitien, cadre vieux rouge. Sur la commode, un coffret ancien en laque vieux rouge et or. Le sous-verre est un carton pour tapisserie de Marc Saint-Saëns. Chaise Louis XV cannée, peinte en blanc. Guéridon Empire, sur lequel est posée une petite coupe d'opaline blanche.

L'INVITATION AU VOYAGE

Si brève que soit la promenade, Claude et Janine, pour affronter « les soleils mouillés de ces ciels brouillés », ont choisi chez LEDA, l'une, un ample manteau imperméable en velours jaune à fines côtes, l'autre, un ensemble aux couleurs automnales en popeline imperméable à veste réversible. Le pilote a endossé le ciré classique.

LA LEÇON D'ÉLÉGANCE DANS UN PARC

Prestige de l'élégant hôtel habité jadis par le baron Gérard. Prestige d'un des derniers matins d'été. Prestige enfin de « Prestige », somptueux manteau de vison sauvage (MENDEL-MAGGY ROUFF) que Fredy porte royalement sur une robe de petit soir en satin blanc brodé (« Proserpine », de MAGGY ROUFF). L'autre modèle est « Jardin d'hiver », une robe de cocktail en satin rouge, de MAGGY ROUFF également.

LA BIBLIOTHEQUE, dont on ne voit qu'une partie sur la photographie ci-contre. Cheminée « trou de feu » en tuiles anciennes posées de champ. Elle est surmontée d'un panneau ancien de bois naturel sculpté de fines têtes. Tapis de haute laine blanc. Le divan est garni d'épais agneau blanc. Guéridon hexagonal Louis XIII, supportant un petit oiseau de clocher, en plomb.

SUR LE PALIER, une table Henri III. Dessus une coupe en céladon. « Les Amoureux » de Steinlen. Au mur, un tableau de Lorjou : « la Potiche aux harengs ». La lampe a été montée avec un « biberon de veau ». Elle est couverte d'un abat-jour rouge. Le tableau qui est posé par terre est une toile d'André Marchand : « Chute d'eau à Cauterets ».

UNE AUTRE PARTIE de la bibliothèque, occupée principalement par une grande table de couvent Louis XIII. Sur cette table, deux dessins de Steinlen dont un portrait d'Anatole France. Au mur, un « Bouquet de chardons » de Bernard Buffet. Les sièges sont également Louis XIII, et le grand fauteuil de bureau est recouvert de cuir rouge. La lampe à abat-jour vert a été montée sur un vieux pied chinois en fer. Le tapis vert gazon réchauffe d'une tonalité vive la pièce qu'éclairent aussi les rideaux verts rayés de rouge.

DANS LE VIEUX MOULIN DE MONTMARTRE

Le meunier Debray trouverait bien changé son moulin de la butte Montmartre... et les meunières bien élégantes. « Élégance » est le nom de l'ensemble signé GERMAINE LECOMTE, que porte Colette. Sous le manteau en taffetas brodé, doublé de velours noir, une robe de petit dîner en aléoulaine rouge. De RENEL, un très beau manteau de loutre blonde de Virginie.

EN ATTENDANT UNE TABLE...

... on écoute la dernière histoire de Pomme, aimable hôtesse et conteuse intarissable ; Maya et Anne s'amusent beaucoup. Belles ambassadrices de JACQUES HEIM, elles portent avec énormément de chic « Fantasque », en dentelle noire pailletée bleu, et « Scarabée », de moire vert vif, avec une petite veste en vison gris. Deux somptueuses robes du soir.

LA CHAMBRE A COUCHER. Est-ce pour appeler les rêves agréables qu'on y a placé cette épinette Louis XV ? De la même époque sont la bergère et le pouf recouverts de soie rose très pâle. Sur l'épinette une gouache de Roussel et un dessin de C. Guys. Lampe faite dans une potiche de Chine ; posée contre l'épinette, une gouache de Terechkovitch.

DANS LE SALON, dont nous ne donnons (à droite, en bas de page) qu'une vue partielle, le sol est couvert d'un superbe tapis des Gobelins. Au fond, guéridon Louis XVI et fauteuil crapaud jaune à boutons gris. Confortable fauteuil anglais et canapé rouge sombre.

BUREAU LOUIS XVI en marqueterie. Ce très beau meuble est placé dans la chambre à coucher. Fauteuil Louis XV peint de fleurettes sur fond blanc.

FRANCIS CARCO ET GÉRARD DE NERVAL

PAR ANDRÉ ROUSSEAUX

QUAND j'ai ouvert ce livre de Francis Carco qui a pour titre tout simplement « Gérard de Nerval » (Albin Michel), je me suis demandé si Nerval n'était pas apparu souvent déjà dans l'œuvre du poète de « la Bohème et Mon Cœur ». Les grandes sources poétiques qui sont les siennes, on les connaît : Villon, Verlaine. Mais Nerval en est une aussi. Il me semble l'avoir toujours vu passer comme une ombre à travers tous les poèmes que Carco a écrits. Voilà quelques années, cette silhouette furtive est devenue plus précise et plus présente. Ce fut quand Francis Carco publia, sous le titre « Mortefontaine », une petite suite nervalienne (Albin Michel), qui est le plus délicat hommage poétique dont l'auteur de « Sylvie » pût être honoré.

La première page s'ouvrait sur cette strophe :

C'est le pays de Gérard de Nerval
Avec ses bois, ses sources, ses prairies,
Ses horizons chargés de rêverie
Où le cerf brame et fait, de val en val,
Comme un caillou ricoche au clair de lune,
Sur l'eau qui dort, retentir tantôt l'une,
Tantôt l'autre des voix que l'écho multiplie.

Francis Carco a repris ces vers pour les mettre en frontispice de son nouvel ouvrage sur Nerval, en prose cette fois, mais qui ne tend pas moins que les poèmes de naguère à nous rendre la vie mystérieuse du génie le plus pur et le plus vulnérable qui ait passé parmi les hommes.

Gérard de Nerval et son œuvre ont été l'objet de maintes études. On en a fait l'histoire, la critique, l'exégèse. Francis Carco nous en propose une évocation. La suite de ses chapitres n'est pas ordonnée par la chronologie. On n'y trouve pas non plus une analyse rigoureuse des thèmes du poète. Les thèmes y sont appelés à résonner plutôt comme des motifs musicaux. C'est en somme une nouvelle suite nervalienne qui nous est donnée ici. La vie et l'inspiration de Nerval y sont représentées en des tableaux qui en font une sorte de poétique résurrection.

Non que Carco néglige les éléments historiques de cette vie. Il se montre, par exemple, au courant des recherches récentes qui ont été faites sur le dernier voyage de Nerval en Allemagne, l'année d'avant sa mort. Gérard voulait se rendre sur la tombe de sa mère, à Glogau, en Silésie. Ce voyage, qu'il fit en juin 1854, a été reconstitué avec le plus de précision possible par M. Jean Richer, éditeur de la correspondance de Nerval dans la collection de la Pléiade. Il semble bien que Gérard y ait trouvé des émotions qui provoquèrent, en juillet suivant, sa rechute dans la folie. Carco y insiste : cette mère que le poète n'avait pas connue, et qui était allée mourir au bout de l'Europe en suivant son mari, qui était médecin aux armées de Napoléon, a exercé une présence obsédante dans l'âme hallucinée de son fils. L'atmosphère de légende germanique qui est pour une part celle de la poésie nervalienne a peut-être en son centre ce fantôme maternel, qui revient des brumes de l'extrême Allemagne pour entretenir un désespoir inconsolable.

Sur un autre point, Carco nous invite à réfléchir sur la vérité historique. Il s'agit de la mort du poète, dans la nuit du 24 au 25 janvier 1855. On sait que Gérard de Nerval fut trouvé pendu à une grille, rue de la Vieille-Lanterne — une rue du quartier du Châtelet, aujourd'hui disparue. On parle généralement de suicide. Mais Carco pose la question : « Gérard se pendit-il ou fut-il, à la suite d'une bagarre, accroché une fois mort à la grille de la rue ? Nous ne saurons probablement jamais. » On peut toutefois se demander comment le malheureux aurait fait pour se pendre en conservant son chapeau sur la tête. Or il avait son chapeau. N'imagine-t-on pas plutôt, dans la nuit, quelque clochard ramassant le chapeau dans le ruisseau, pour recoiffer le pendu ? Carco y revient un peu plus loin. Il pense que Gérard fut assommé et pendu, pour laisser croire à un suicide. Il suppose que ce fut le tragique épilogue d'une rixe, d'une discussion entre noctambules.

Ici c'est le poète de la rue, le poète des filles et des mauvais garçons, qui fait écho au dénouement de la tragédie nervalienne. Cet incident du Paris nocturne, dont on retrouverait le procès-verbal dans un rapport de police, voici qu'il reprend sa vérité.

Se peut-il que, dans l'aube terne,
Un mort que l'on décroche à la Vieille-
[Lanterne,
Un mort dont le secret s'est sur lui refermé,
Ne soit qu'un corps qu'on escamote
Dans la foule aux porteurs de hottes
Sans que nul en soit informé ?

Qu'il entre au cimetière de l'histoire de cette façon ou d'une autre, n'importe. La poésie a saisi sa vie, elle la transmet à tous les vivants.

LOUIS BEYDTS

MALADE depuis plusieurs mois déjà, le compositeur Louis Beydts, directeur de l'Opéra-Comique, était allé prendre quelque repos à Hossegor. Une brusque aggravation de son état obligea à le transporter à Caudéran, dans sa famille, où il est mort. Il était né à Bordeaux en 1895 et avait eu pour maître Vaubourgoin. Ses œuvres, pièces symphoniques, mélodies, opérettes : Moineau, l'Aimable Sabine, **attestent l'élégance et la grâce spirituelle de son inspiration autant qu'un métier raffiné. Il se considérait comme le continuateur des maîtres de la musique légère, de Messager, pour lequel il professait un véritable culte, de Reynaldo Hahn (un de ses premiers actes à l'Opéra-Comique, où la maladie l'empêcha de réaliser les projets nombreux qu'il formait, fut d'accueillir l'aimable** Ciboulette). **Il avait du reste plus d'une ressemblance avec Reynaldo Hahn, étant comme lui chef d'orchestre, chroniqueur, conférencier et expert en chant. Louis Beydts, homme de grande culture et de courtoisie parfaite, ami au dévouement délicat, ne laisse que des regrets.**

LES LIVRES

PAR GÉRARD CAILLET

ESTHETIQUE

Théâtre et collectivité (Flammarion) : Un ensemble d'études remarquables consacré au problème de la scène et du public. Les signatures sont variées : Henri Gouhier, Etienne Souriau, Georges Jamati, Jean Vilar, Jean Darcante, Francis Ambrière, Raymond Bayer, etc. André Villiers présente le volume, qui est tout à l'honneur du Centre d'études philosophiques et techniques du théâtre.

HISTOIRE

André Frank : **D'Eon, chevalier et chevalière : sa confession inédite** (Amiot-Dumont).

Avec la collaboration de Jean Chaumely, André Frank a dépouillé des milliers de documents d'archives sur l'une des questions les plus controversées de la petite histoire. C'est un véritable roman policier qu'il déroule, péripétie après péripétie, devant nos yeux. Conclusion : celle que présente la bande : « La France vaut bien une robe. »

LIVRES ILLUSTRES

Jean-Louis Vaudoyer : **La Provence** (Nathan).

Qui mieux que Jean-Louis Vaudoyer sait chanter la Provence ? Le texte dont il assortit ce volume de photographies donne une juste idée d'une des plus belles provinces de France. On peut regretter que le tirage et le choix des photographies ne soient pas à la hauteur d'un si magnifique sujet.

Jean Mariotti : **Nouvelle-Calédonie** (Horizons de France).

Des images variées qui donnent de la Nouvelle-Calédonie un aspect non conventionnel. Un texte très important et bourré de documents les précède. Il est l'œuvre de Jean Mariotti, que son expérience néo-calédonienne désignait aux membres du comité, qui choisirent cette intéressante façon de commémorer cent années de présence française sur cette terre du Pacifique.

L'AVENTURE

Ross S. Carter : **les Démons du ciel** (Amiot-Dumont).

De Casablanca aux Ardennes avec les parachutistes. Par un parachutiste.

Robert Pommier : **Au delà de Thulé** (Amiot-Dumont).

Ce qui était jadis la borne terrestre du globe, Thulé-du-Spitzberg, est aujourd'hui une cité moderne. Ce n'est tout de même pas que la vie polaire soit facile.

Michel Barré : **Blizzard, Terre Adélie 1951** (II) (Julliard).

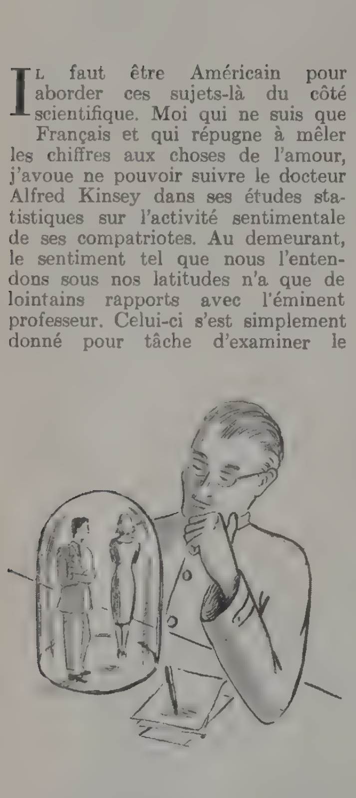
Le second volume des souvenirs du commandant Barré s'ouvre sur le printemps antarctique. La lutte de l'expédition française s'y déroule sous un signe tragique.

Georges Blond : **la Grande Aventure des baleines** (Amiot-Dumont).

La plus pathétique épopée — pacifique, mais monstrueuse ! — qu'on puisse écrire sans s'écarter de la réalité. Il n'était pas facile de s'élever à la vue d'ensemble d'un sujet qui pèse tant de tonnes... Mais l'art de Georges Blond nous a déjà accoutumés à beaucoup de tours de force.

AUTANT EN EMPORTE LE VENT

Il faut être Américain pour aborder ces sujets-là du côté scientifique. Moi qui ne suis que Français et qui répugne à mêler les chiffres aux choses de l'amour, j'avoue ne pouvoir suivre le docteur Alfred Kinsey dans ses études statistiques sur l'activité sentimentale de ses compatriotes. Au demeurant, le sentiment tel que nous l'entendons sous nos latitudes n'a que de lointains rapports avec l'éminent professeur. Celui-ci s'est simplement donné pour tâche d'examiner le



« Sexual Behaviour » du « mâle humain » d'abord, de la « femelle humaine » ensuite. Qu'est-ce que le « sexual behaviour » ? Dans notre langue cela désigne, paraît-il, le « comportement sexuel ». Quant au « mâle humain » et à la « femelle humaine » — ah ! qu'en termes galants... — ce sont, on l'a sûrement compris, l'homme et la femme.

Pour le quart d'heure, le docteur Kinsey, qui, précédemment, avait décrit en quelques centaines de pages bourrées de mathématique le « behaviour » masculin, s'intéresse au « behaviour » féminin. Il vient même de publier outre-Atlantique un bouquin qui ne le cède en rien au premier et qui, selon les cuistres spécialisés, représente la somme de nos connaissances en pareille matière. L'excellent docteur, il est vrai, n'a pas ménagé sa peine. Il a consacré dix ou vingt ans de sa vie à ses investigations et s'il a été secondé dans son entreprise par treize collaborateurs de l'Institut des recherches sexuelles de l'Université d'Indiana — l'Amérique, décidément, n'a pas fini de nous épater — il n'en est pas moins au bout de son rouleau. Aux environs de la quarantaine, Casanova avait dû, lui aussi, se mettre en veilleuse, mais il avait auparavant, sans institut et par ses seuls moyens, réuni une documentation qui fait l'étonnement des experts.

Passons. Ce qui me chagrine dans le cas du docteur Kinsey, c'est sans doute la façon qu'il a de traiter ses semblables comme de vulgaires animaux de basse-cour et d'expliquer l'entente ou la mésentente des ménages par de banales concordances ou discordances d'appétits physiques. Des pratiques et des théories de cette sorte peuvent être tolérées dans les milieux que fréquente habituellement notre distingué sexologue et qui, peuplés de « mâles » et de « femelles », ne semblent pas avoir atteint le degré d'évolution psychique de « l'homme » de Cro-Magnon. On les acceptera difficilement, au delà des frontières de l'Indiana, dans les pays dont l'enfance fut bercée par le Cantique des Cantiques, dont l'adolescence fleurit parmi les cours d'amour et dont l'âge mûr se régale du théâtre de Marivaux.

Mais le plus navrant est qu'en fin de compte le docteur Kinsey vient d'accomplir un travail parfaitement stupide pour aboutir à des conclusions totalement erronées. J'appelle travail stupide celui qui consiste à interroger 5.490 femelles sur leur « behaviour » pour s'entendre déclarer 5.490 fois que les femmes restent jeunes beaucoup plus longtemps que les hommes. Belle découverte ! Cette vérité élémentaire, qui s'inscrit à l'article premier du code de la courtoisie, n'a pas attendu pour triompher les calculs d'un universitaire américain. Grâce à Dieu, les nonagénaires capables de danser le french-cancan ne sont pas chez nous des phénomènes exceptionnels ! Et d'ailleurs les nonagénaires ont pratiquement disparu de la société française grâce à une série de conventions tacites, heureusement confirmées par les décrets de la Nature, qui permettent à toute femme tant soit peu avertie de perdre deux automnes quand le calendrier lui ajoute un printemps.

J'appelle également travail stupide celui qui consiste à démontrer que 26 % des filles d'Eve enfreignent leurs serments de fidélité. Inutile d'insister sur ce point. Il peut arriver à une femme d'avoir des fidélités successives ou simultanées. Au sens strict du mot, elle n'est jamais infidèle. Encore un dogme fondamental contre lequel ne saurait prévaloir la pénible arithmétique du docteur Kinsey.

Restent les conclusions. Notre toubib se croit en mesure d'affirmer qu'après quarante ans de lutte émancipatrice l'Américaine est aujourd'hui, dans le domaine très particulier du « behaviour », infiniment plus consciente de ses « possibilités ». Mieux : elle commence à prendre du plaisir là où ses sœurs d'Europe ne supposaient pas qu'il fût interdit d'en trouver.

Hélas ! Pourquoi faut-il que nous tombe sous les yeux une dépêche de presse qui remet tout en question ? « A la quatrième conférence internationale sur la fécondation dirigée, annonce ce télégramme expédié de Stockholm par le correspondant de l'agence Reuter, le docteur Abraham Stone a déclaré qu'au moins 10.000 bébés dus à l'insémination artificielle sont nés aux Etats-Unis. »

Alors, professeur, ce « behaviour » ?

★

Pour connaître mon avenir, je m'en tiens, comme tout le monde, aux méthodes éprouvées de l'astrologie, de la chiromancie, de la table tournante et des tarots. Des indications qui me sont ainsi fournies je fais un mélange aussi agréable que possible. Moyennant quoi je subis d'une âme égale les petites contrariétés de la vie quotidienne. Si, d'aventure, la voyante extra-lucide spécialement attachée à mon service obscurcit plus que de

raison ses vaticinations et me prédit une visite du « facteur » au moment de la grève des P.T.T., si dans le même temps ses honorables confrères mettent à contredire la vraisemblance une ardeur excessive, je me rabats sans hésitation sur l'horoscope de ma gazette vespérale. Et, bien que je sois « bélier » de naissance, je n'ai point de scrupule à piller le « lion » ou le « sagittaire ».

« Vous pouvez donner un sérieux coup de collier, me conseillait-on, par exemple, le 3 septembre. »

Certes, j'étais alors en vacances et j'eusse préféré qu'on me recommandât le repos. Aussi fis-je délibérément mon profit des observations qui s'adressaient à mon voisin le « taureau ».

« Les affaires en cours peuvent être satisfaisantes, lui disait-on, mais la prudence s'impose dans les nouveautés. »

« Vous pouvez commettre quelques erreurs assez coûteuses en précipitant vos décisions », disait-on au « scorpion ».

« Surveillez vos fonctions hépatiques », ordonnait-on aux natifs des « poissons ».

Tout cela était bon pour moi comme pour vous, à toute heure du jour, en tout mois de l'année. Si bon que j'ai vaguement formé le projet de collectionner désormais ces phrases pétries de sagesse et de me lancer dans l'horoscopie lorsque j'aurai enfin résolu de m'occuper de choses sérieuses.

Mais voici justement du sérieux, de la prophétie solide et bien bâtie, de la prophétie monumentale :

« Ralph Lewis, chef des Rose-Croix, secte dont les origines remontent aux mystérieuses écoles égyptiennes (?) et dont la doctrine synthétise sagesse antique et conceptions chrétiennes, nous apprend une correspondance du Caire, a réuni le 21 août trente-cinq membres de l'ordre dans un étrange P.C. : la grande chambre de la pyramide de Chéops. Selon les interprétations auxquelles donnent lieu les proportions de cette chambre, c'est le 20 août 1953 que se terminait la période dite du « jugement des nations et de l'établissement du gouvernement millénaire de Notre Seigneur sur la Terre ».

Je suis contrarié de ne pouvoir vous donner la moindre précision sur la période dans laquelle nous venons d'entrer. Il faudra demander cela à M. Ralph Lewis et à son équipe de Rose-Croix. En tout cas, on aurait tort de prendre ces messieurs à la légère : quand on lit l'avenir d'un individu dans une tasse de café, c'est bien le moins qu'on

utilise la grande pyramide pour scruter l'avenir des nations. Ce qui risque de surprendre les profanes, en la circonstance, c'est que les architectes pharaoniques, chargés avant tout d'édifier des tombeaux inviolables, aient eu l'idée bizarre de consigner le résultat de leurs exercices divinatoires en des lieux où personne, par principe, ne devait jamais accéder. Mais on est loin d'avoir percé les secrets de la vieille Egypte, et ceux de la pyramide de Chéops n'ont pas forcément la signification que leur accorde M. Ralph Lewis. Il me souvient d'avoir dévoré en 1925 une étude très poussée sur l'agencement des couloirs, impasses, antichambres et salons de ce célèbre tas de pierres. Il en ressortait que la fin du monde interviendrait vers 1940, l'étendue des labyrinthes et leur disposition ne permettant pas d'augurer pour la planète une existence plus longue : on arrivait du reste au sommet de l'immeuble. Les enquêteurs de 1925 avaient-ils commis de grossières erreurs de calcul ? Lisaient-ils l'histoire du globe à l'envers, de bas en haut, alors qu'ils devaient logiquement la lire de haut en bas ? Confondirent-ils la genèse avec le chaos terminal ? Et prirent-ils la date du 20 août 1953, si habilement mise en lumière par M. Ralph Lewis, pour un défaut de maçonnerie sans importance ? Ou bien M. Ralph Lewis, après avoir cheminé dans les entrailles du vénérable bâtiment, comme l'avaient fait ses prédécesseurs, et constaté que la fin du monde ne s'était pas produite à l'heure H, a-t-il décidé que les prophéties pyramidales se développaient en circuit fermé et qu'il convenait de les consulter à rebours dès l'instant où elles ne « rendaient » plus dans le sens normal ? Mystère et Rose-Croix.

...Et dire que dans cinq ou dix mille ans nos descendants férus d'ésotérisme essaieront peut-être de déchiffrer l'indéchiffrable sur les entretoises de la tour Eiffel !

★

On a fait, au cours de l'été dernier, plusieurs observations capitales sur la façon dont le communisme s'introduit dans l'hémisphère occidental. M. Mac Carthy, dont la réputation est solidement établie, a révélé pour sa part que le désœuvrement de certains fonctionnaires des U.S.A. favorisait l'éclosion et la propagation de la doctrine subversive, principalement lorsque ces fonctionnaires détournaient les locaux de l'Etat de leur usage administratif pour les transformer en salles de bridge. Quant à l'archevêque de Tarragone, le cardinal Castro, il a dénoncé, par lettre pastorale, les manœuvres insidieuses des « ennemis de l'Espagne » qui « se déclarent en faveur des maillots de bain les plus réduits » et tentent ainsi de ruiner l'unité nationale.

Reconnaissons, pour la honte de nos hommes politiques, que ceux-ci n'avaient point encore décelé ces cheminements sournois du marxisme-léninisme. J'ai moi-même parcouru quelques plages à la mode. J'ai vu, ici et là, des gens très peu vêtus qui taquinaient l'as de carreau sous le regard paternel et complice des autorités républicaines. Dans ma candeur naïve, je les imaginais tout imprégnés de théories conservatrices, voire capitalistes, sinon réactionnaires. Quelle aberration ! En réalité, je me trouvais en présence d'une élite révolutionnaire pour qui « abattre le roi » a la valeur d'un symbole et vivre sans chemise, la valeur d'une anticipation.

Je ne me serais pas consolé de mon aveuglement si, instruit de la façon dont le communisme vient aux peuples, je n'avais découvert aussi comment il les quitte. L'affaire est clairement exposée, dans un récent numéro des *Izvestia*, par un instituteur de Krasnodar. Ce pédagogue ayant fait l'acquisition d'un poste de radio au Kultmagasin — magasin des objets culturels — expose ce qui suit.

« J'ai été roulé, écrit-il textuellement, d'une manière malhonnête par le vendeur Ponomazenko. Mais comment aurais-je pu savoir que mon poste, avant de figurer à l'étalage du magasin, a voyagé un bon moment d'un domicile à l'autre de plusieurs employés de la Chambre de commerce de notre ville ?

» Dix jours après l'achat, l'appareil a rendu le dernier soupir. Les experts ont constaté qu'il avait subi déjà de multiples réparations. Indigné et affligé, je me suis rendu chez le directeur du bureau central du commerce de notre ville.

« C'est trop fort, a-t-il dit. L'his-
» toire est lumineuse : Revenez au

» magasin, rendez le poste et faites-
» vous rembourser. »

» Mais le Kultmagasin a refusé catégoriquement. Je revins voir le directeur.

« Comment ! s'écria-t-il. Ils refu-
» sent ? C'est insensé. Ecoutez, adres-
» sez-vous plutôt au procureur. »

» Le procureur, j'en convins, m'écouta attentivement et me conseilla d'alerter la milice.

» J'alertai donc la milice, qui me dirigea de nouveau sur le directeur du bureau central.

« C'est votre faute, me dit alors
» ce dernier d'un ton passablement
» irrité. Vous n'êtes pas assez persé-
» vérant. Allez voir le procureur, je
» vous dis. »

» Je ne suis pas retourné chez le procureur. D'autant moins que, sortant de chez le directeur, j'ai rencontré l'un des contrôleurs du commerce, qui m'a porté le coup de grâce.

« Certes, m'a-t-il avoué, nous
» vous avons vendu un objet usagé.
» Mais, dites-moi, le jour de l'achat,
» votre poste a-t-il fonctionné ?

— Oui, et encore quelques jours après.

— Eh bien ! tant pis pour vous. Qu'est-ce qui nous prouve que ce n'est pas vous-même qui l'avez abîmé ? Mille regrets, mais je ne peux rien pour vous. »

» ...Et voilà ! Le poste est toujours chez moi, et toujours muet. Mes amis l'ont appelé « la quadrature du cercle ».

★

Madame Carmen Tessier a déniché un manuel de conversation franco-anglais, le *Brighter French,* qui abonde, paraît-il, en « propos de table » de la meilleure frappe. Echantillons :

« Ne tardez pas trop. Vous tourneriez à la vieille fille. »

« Elles jacassent comme des réveille-matin arrivés à terme. »

« Elle parle comme une poule de Montmartre pour se donner les gants d'être affranchie. »

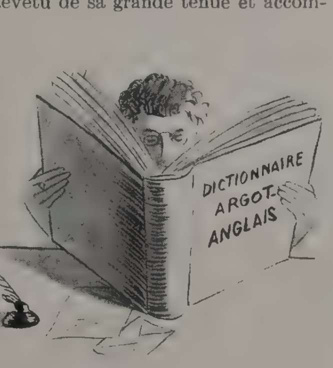
J'en passe, et des plus « gratinés ». Les amateurs de beau langage s'étonneront que des éditeurs peu scrupuleux fourvoient les sujets de Sa Majesté dans des chemins où la *respectability* britannique ne risque guère de rencontrer le bon ton français. J'incline plutôt à penser qu'ils ont été victimes de collaborateurs facétieux, dans le genre de ceux qui parfois exercent leurs talents sur le continent africain.

Un confrère, qui assuma longtemps d'importantes fonctions dans un grand journal aujourd'hui disparu, me raconte qu'ayant dû embaucher un correspondant local à Dakar son choix s'arrêta sur un citoyen noir chaleureusement recommandé par un membre de l'Académie française. Le premier télégramme qu'il reçut était rédigé en ces termes :

« Le nouveau gouverneur a pris aujourd'hui possession de son poste. Revêtu de sa grande *liquette* et accompagné de l'amiral commandant l'escadre de l'Atlantique, il a été accueilli sur l'aire de débarquement par le maire de notre grande cité. Celui-ci, le *falzar* à la main, a prononcé l'allocution de bienvenue après que les enfants des écoles eurent chanté *la Marseillaise* en agitant leurs *ribouis.* Tous les *cornards* de la région participaient à cette émouvante cérémonie, qui s'est terminée par une remise de *croquenots* sur le front des troupes. »

Correctement interprété, ce texte, qui devait être l'aboutissement d'études dirigées de main de maître par un humoriste métropolitain, signifiait ceci :

« Le nouveau gouverneur a pris aujourd'hui possession de son poste. Revêtu de sa grande tenue et accom-



pagné de l'amiral commandant l'escadre de l'Atlantique, il a été accueilli sur l'aire de débarquement par le maire de notre grande cité. Celui-ci, le chapeau à la main, a prononcé l'allocution de bienvenue après que les enfants des écoles eurent chanté *la Marseillaise* en agitant leurs drapeaux. Tous les chefs de la région participaient à cette émouvante cérémonie, qui s'est terminée par une remise de décorations sur le front des troupes. »

Les temps ont changé et c'est bien dommage, car l'éducateur de notre journaliste sénégalais avait incontestablement trouvé le moyen de rajeunir la langue de Racine. Il y a là néanmoins un filon à exploiter. Je le signale à qui de droit avec d'autant plus d'empressement que les jeunes populations d'outre-mer poursuivent avec une admirable constance leur effort de rénovation littéraire. On vient de me montrer deux lettres en provenance de Bamako. L'une et l'autre se distinguent par la puissante originalité des expressions. L'auteur de la première, faisant fi des « sentiments distingués » ou platitudes similaires et voulant dire qu'il s'incline à angle droit devant son ami au visage pâle, présente ses « salutations perpendiculaires ». L'auteur de la seconde, persuadé que tous les documents écrits, fussent-ils des prospectus commerciaux, se terminent par une formule de politesse, conclut affectueusement : « Les emballages vides ne sont pas repris. »

Après tout, pourquoi pas ?

★

Le vin et l'alcool, vilipendés comme jamais ils ne le furent depuis l'époque biblique, vont prendre bientôt, si je ne m'abuse, une éclatante revanche sur leurs détracteurs.

La répulsion instinctive qu'éprouve tout mortel sainement constitué à l'égard de l'*aqua simplex* s'est en effet affirmée d'une manière si décisive à la faveur d'une expérience tentée par un indigène de Detroit que la Faculté devra, bon gré, mal gré, reviser ses positions. Il s'agit d'un nommé John Drake. Cet homme qui, jusqu'à la veille de son héroïque décision, avait accoutumé de puiser dans le gin la force de résister au whisky ressentit récemment un profond dégoût de sa propre personne. Les zélateurs d'une quelconque ligue antialcoolique étaient-ils responsables de cet accès de mélancolie ? Peu importe. On sait seulement — et c'est l'essentiel — que le nommé John Drake, s'apercevant qu'il « buvait trop », se dirigea soudain vers la rivière et s'y jeta avec l'intention de n'en sortir que mort. Mais à peine eut-il plongé dans les flots, où il comptait noyer son chagrin et éteindre sa soif, qu'il se mit, rapportent les témoins, à nager vers la rive. « A la première gorgée de cette saleté d'eau, déclara-t-il ensuite, j'ai compris que je ne pourrais pas en avaler davantage. » Chassez le naturel, il revient au goulot...

Il va de soi qu'en dépit d'une démonstration qui illustre l'aversion spontanée de l'espèce humaine pour les liquides inodores, incolores et insipides les adversaires des boissons fortes ne relâcheront pas leur pression. Malheureusement pour leur cause, il apparaît maintenant que les opinions de M. John Drake relatives à la supériorité du flacon de gin sur la bouteille d'eau de Seltz coïncident avec des avis scientifiques du plus brûlant intérêt.

Je m'explique. Sous la signature de M. Gordon Cook, le savant londonien réputé, la revue *The Family Doctor* — « le Médecin de famille », ne vous déplaise ! — publie un troublant article dont l'argumentation se ramène aux points suivants :

1° En cas de bombardement ato-

mique, on peut protéger les souris des radiations en leur faisant absorber une « solide dose » d'alcool ;

2° Bien que les réactions d'une souris ne soient pas obligatoirement identiques aux vôtres, vous êtes « pleinement fondé » à prendre une dose préventive d'alcool en cas de menace de bombardement atomique.

Cela étant, le double problème de la lutte antialcoolique en temps de paix et de la protection civile en temps de guerre se pose d'une manière toute nouvelle. Y a-t-il avantage à freiner la production et la consommation de l'alcool ou, au contraire, à les encourager ? La crainte du péril alcoolique doit-elle l'emporter sur la crainte du péril atomique, ou inversement ? A vous de juger. Quoi qu'il en soit, ayez donc, à tout hasard, quelques bonnes bouteilles en réserve : tous les anciens combattants vous le diront, la méthode Gordon Cook a fait ses preuves bien avant la bombe d'Hiroshima.

★

Il s'est produit cet été quantité de phénomènes curieux que personne, à l'heure où nous sommes, n'a pu expliquer de manière satisfaisante. Je n'en ai pas dressé l'inventaire intégral, un travail de cette importance excédant mes modestes capacités, mais l'échantillonnage que je puis soumettre à votre appréciation est de nature à confirmer une opinion, assez répandue, selon laquelle il y a quelque chose, ici-bas, qui ne tourne plus très rond. J'ai noté, au hasard de mes lectures, les informations ci-après :

Modène. — Les spécialistes se penchent avec perplexité sur le cas du jeune Silvestro Reis, qui, à l'âge de sept ans, vient de se trouver du jour au lendemain baryton, barbu et *(sic)* pourvu de toutes les autres caractéristiques d'un adulte. La presse italienne précise que Mme Reis se rendit compte de ces changements inopinés quand son fils s'éveilla après avoir souffert d'une forte fièvre.

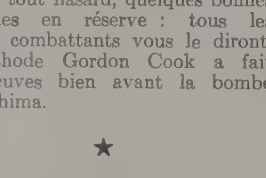
Paris. — Ayant remarqué qu'un verre cannelé posé sur un texte imprimé déforme les caractères et les rend illisibles, un groupe de poètes de Saint-Germain-des-Prés vient de publier un livre composé en caractères « éclatés », ou « ultra-lettres ». Les ultra-lettristes, dans une préface qui respecte la typographie classique, exposent leur programme en ces termes : « Nous sommes saturés de communiqués et d'humanisme. Vive le courant d'air de l'illisible, de l'inintelligible, de l'ouvert !... Aujourd'hui, grâce à Raymond Hains et à Jacques de La Villeglé, les deux Christophe Colomb des ultra-lettres, voici le premier livre illisible... Le premier poème à Dé-Lire. »

Londres. — Le prince Kari-Kari, neveu du roi de la Gold Coast, Prempeh II, qui était étudiant à Cambridge, vient de s'engager dans un cirque comme charmeur de serpents et mangeur de feu. Son oncle lui a proposé de le nommer ministre afin de le faire renoncer à son projet. Kari-Kari a répondu que, pour l'instant, il préférait manger du feu.

Saint-Nazaire. — Un inventeur français qui a trouvé un dispositif intéressant la navigation a vendu son brevet à l'Angleterre après avoir été éconduit par le ministère de la Marine. Il vient d'apprendre que son invention lui rapporterait une rente viagère parce que la société anglaise a revendu son appareil à la Marine française.

LE SCEPTIQUE.

P.-S. — Deux lecteurs m'écrivent, l'un à propos de la crise viticole, l'autre à propos des « bonnes manières », dont j'ai dit qu'elles étaient en train de se perdre. Le premier me fait remarquer que l'offensive des pouvoirs publics contre l'alcoolisme, en visant à supprimer l'ivrogne, tend du même coup à éliminer l'un des principaux régulateurs du marché. Je transmets son observation à qui de droit. Le second me signale simplement l'annonce suivante insérée dans les colonnes du *Times* : « Le conducteur de la Vauxhall est prié d'accepter les excuses du chauffeur de la Ford Anglia qui, samedi, près de Sutton, s'est montré impoli à son égard. » Bravo et *bis* ! Que tout un chacun en prenne de la graine !



L'AMOUR DE L'ART

On demandait récemment à Alain Bombard, le « naufragé volontaire », à quoi, pendant les longues semaines de son hasardeuse traversée, il pensait le plus souvent.

« Ma foi, avoua-t-il, c'est à ma nourriture.

— Et les naufragés du radeau de « la Méduse », interrogea quelqu'un, ne croyez-vous pas qu'ils étaient, eux aussi, surtout préoccupés de savoir ce qu'il mangeraient et lequel d'entre eux pourrait bien figurer au menu ?

— Mais non, voyons, répliqua Bombard sans sourciller, ils pensaient au tableau qu'allait peindre Géricault. »

★ AUX QUATRE COINS

LONDRES, 23 AOUT. D'après la presse anglaise, la R. A. F. disposerait d'une fusée « électronique » qui, lancée d'un avion, se déplacerait à 3.200 km.-h. Cette arme redoutable, que l'on voit sur ce schéma lâchant ses moteurs auxiliaires, prendrait l'adversaire en chasse sans se laisser dérouter.

ROME, 24 AOUT. La longue crise ministérielle italienne est finalement dénouée par M. Pella, démocrate-chrétien, dont le cabinet de techniciens, après avoir obtenu la confiance du Sénat, emporte celle de la Chambre par 315 voix contre 215. M. de Gasperi ne fait pas partie du ministère.

PARIS, 25 AOUT. Neuvième anniversaire de la Libération. Tandis que les ministres s'inclinaient sur la tombe du Soldat inconnu, les anciens de la 2e D. B. déposaient des gerbes devant les plaques rappelant le sacrifice de leurs camarades tombés place de la Concorde durant les combats de Paris.

DU MONDE DU 20 AOUT AU 20 SEPTEMBRE ★ AUX QUATRE COINS DU

RATISBONNE, 25 AOUT. La campagne pour les élections allemandes du 6 septembre bat son plein. Le chancelier Adenauer, qui poursuit ses tournées à travers les Etats en ripostant vigoureusement aux attaques des socialistes, ne dédaigne pas de serrer la main de deux ramoneurs bavarois.

LA MECQUE, 26 AOUT. Ce croyant, tête nue, vêtu d'une étoffe de laine blanche, n'est autre que le général Mohamed Neguib, président de la République égyptienne, récitant la prière devant la Kaaba de la grande mosquée au cours du pèlerinage qu'il accomplit dans la ville sainte musulmane.

RAMBOUILLET, 27 AOUT. M. Vincent Auriol fait admirer le parc présidentiel à son hôte, l'empereur Bao Daï. Celui-ci, au cours des entretiens qui se déroulent au château en présence de plusieurs ministres, renouvelle la libre adhésion du peuple vietnamien à l'Union française.

NEW-YORK, 28 AOUT. Aux Nations Unies, où l'on discute de la composition du programme de la prochaine conférence politique sur la Corée, M. Vychinski brandit ses foudres sur la tête de sir Gladwyn Jebb, le délégué britannique, qui n'en semble pas autrement impressionné.

ROME, 29 AOUT. Une tornade d'une violence inouïe s'abat sur la Ville Eternelle, faisant deux morts, de nombreux blessés et des dégâts considérables. Les rues sont transformées en torrents, et, sur la place du Peuple, des camions prennent en remorque les automobiles presque submergées.

BRETIGNY, 29 AOUT. A bord d'un chasseur « Mystère 02 » Mme Jacqueline Auriol, attachée au C. E. V. comme pilote d'essais, franchit le mur du son. Elle compte reprendre le record féminin de vitesse qu'elle posséda longtemps et que lui a ravi, le 19 mai, l'Américaine Jacqueline Cochrane.

LUGANO, 30 AOUT. La satisfaction dont témoigne l'as italien du cyclisme, Fausto Coppi, se conçoit, car le « campionissimo » vient de couronner une carrière brillante en enlevant de haute lutte, devant un lot fourni de concurrents, le championnat du monde professionnel sur route.

PARIS, 1er SEPTEMBRE. Hôte à déjeuner des journalistes du S. H. A. P. E., le maréchal Juin dément toute candidature à l'Elysée. Son allusion aux « corvées ennuyeuses » de cette haute magistrature est évoquée au Conseil des ministres, mais le maréchal s'en explique devant M. René Pleven.

COL D'ALLOS, 2 SEPTEMBRE. Le « Constellation » Paris-Saïgon s'écrase dans la nuit sur le mont Cemet. Parmi les 33 passagers victimes de cette catastrophe avec les 9 membres de l'équipage figurent le grand violoniste Jacques Thibaud, sa belle-fille et son accompagnateur, René Herbin.

PARIS, 2 SEPTEMBRE. Le célèbre établissement des « Bains Deligny », amarré sur la Seine, près de la Concorde, depuis un siècle et demi et qu'ont fréquenté des générations de Parisiens, est complètement détruit par un incendie qui trouve une proie facile dans le bois des cabines.

PARIS, 2 SEPTEMBRE. M. Pierre Voizard (ci-dessus) succède à M. de Hautecloque comme résident général à Tunis. Sa nomination provoque la démission de M. Mitterrand, ministre délégué au Conseil de l'Europe, en désaccord avec ses collègues sur la politique suivie en Afrique du Nord.

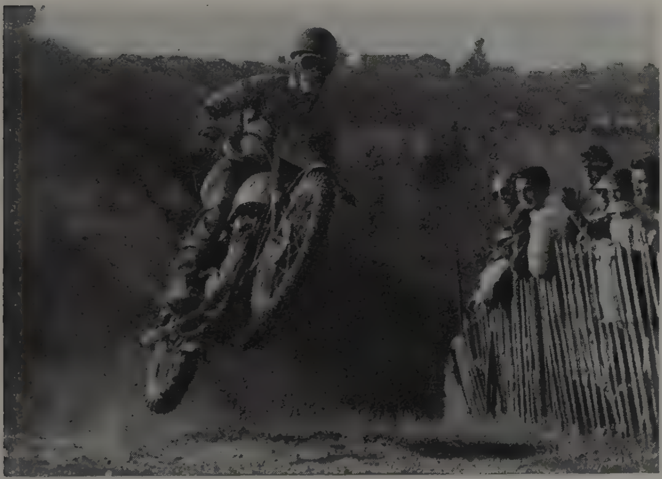
LA HAYE, 3 SEPTEMBRE. La bonne humeur règne à la cour de Hollande. Des artistes ayant donné une représentation devant la famille royale au palais de Soestdijk, S. A. le prince Bernhardt (au centre) arbore une coiffure de carnaval pour saluer, selon le rite, le bourgmestre de Sittard.

HANOI, 2 SEPTEMBRE. Au cours de l'opération « Mogador », dans la région de Quang-Ngai, des pertes sévères ont été infligées au Vietminh et plus de 200 jonques ont été détruites. Elles constituaient la plus grosse partie de la batellerie dont disposaient les Viets dans cette région fluviale.

CALAIS, 4 SEPTEMBRE. Après avoir franchi la Manche, des falaises de Douvres au cap Blanc-Nez, dans le temps record de 14 heures 42 minutes, la charmante nageuse californienne, Miss Florence Chadwick, qui s'était aussitôt remise à l'eau pour rejoindre la côte anglaise, a dû renoncer à son projet.

PARIS, 4 SEPTEMBRE. Les pourparlers, menés par le gouvernement avec les groupements professionnels pour obtenir une baisse des prix, ont eu leur effet dans l'alimentation, et les bouchers parisiens réunis à la salle Wagram ont décidé de répondre à l'appel de leur président, M. Drugbert.

BONN, 6 SEPTEMBRE. Le chancelier Adenauer — que l'on voit remerciant les citoyens de Bonn — remporte un grand succès aux élections allemandes de l'Ouest, qui donnent la majorité absolue des sièges aux chrétiens-démocrates et écartent du Parlement communistes, neutralistes et néo-nazis.



MONTREUIL, 6 SEPTEMBRE. Ce bond spectaculaire, exécuté par le champion motocycliste Gilbert Brassine pendant qu'il disputait le prix du président de la République, démontre que le moto-cross est un sport qui réclame de ceux qui s'y adonnent beaucoup d'audace et de sang-froid.

FARNBOROUGH, 7 SEPTEMBRE. Au cours de la grande démonstration qui a attiré, cette année, un million de visiteurs et valu 60 milliards de commandes à l'industrie aéronautique anglaise, le pilote Neville Duke bat le record mondial de vitesse à la moyenne horaire de 1.170 kilomètres.

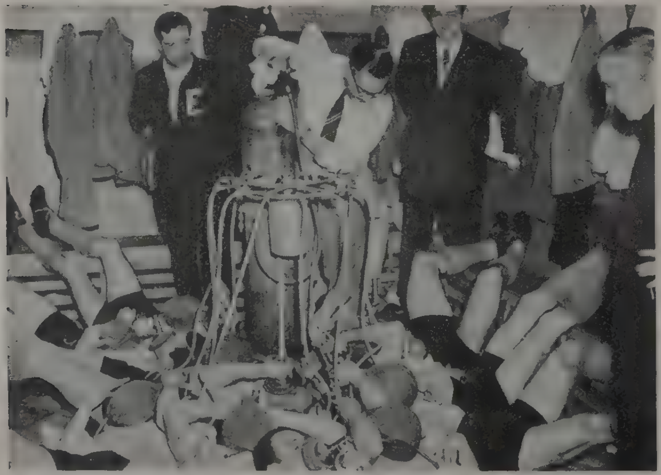
★ AUX QUATRE COINS DU MONDE ★ AUX QUATRE COINS DU MONDE ★ AUX QUAT

NEW-YORK, 7 SEPTEMBRE. Une vague de chaleur, la plus longue que l'on ait enregistrée depuis longtemps, s'est abattue sur la grande métropole américaine. Si les adultes en sont accablés, les petits Poulbots new-yorkais ont trouvé pour se tenir au frais un moyen original et peu coûteux !

TEHERAN, 9 SEPTEMBRE. Accueillie à l'aérodrome par le shah Reza Pahlevi, l'impératrice Soraya, de retour de Rome, reçoit l'hommage du maire de la capitale iranienne, en présence du général Zahedi (de face), qui a pris la tête du gouvernement après en avoir chassé le Dr Mossadegh.

PARIS, 10 SEPTEMBRE. Reçu à déjeuner par l'American-Club, M. Joseph Laniel, ayant à côté de lui M. Dillon, ambassadeur des U. S. A., se félicite de l'octroi par le Conseil américain de Sécurité d'une contribution supplémentaire de 380 millions de dollars destinés à la guerre d'Indochine.

RABAT, 11 SEPTEMBRE. Le sultan du Maroc a échappé à un attentat au moment où il se rendait à la prière du vendredi. Ayant fendu la foule avec sa voiture, l'assassin fut tué par les gardes au moment où il tentait de poignarder le souverain, dont on dut abattre sur place le cheval.



BUENOS-AYRES, 12 SEPTEMBRE. Le football argentin modernise ses méthodes. Pour accroître l'agressivité de son équipe, l'entraîneur du Racing-Club buenos-ayrien recourt à un appareil distribuant de l'oxygène qu'il fait respirer à ses joueurs, durant la mi-temps..., à pleins poumons !

STOCKHOLM, 14 SEPTEMBRE. On a beau être prince et même prince héritier, il faut bien, quand on a sept ans, aller en classe. C'est pourquoi, comme tous les enfants de son âge, Carl Gustave de Suède, accompagné de sa maman, a, le jour de la rentrée, franchi le seuil de l'école.

VUE RÉCENTE DE L'USINE HUTCHINSON CRÉÉE, IL Y A CENT ANS, A LANGLÉE, PRÈS DE MONTARGIS.

UNE GRANDE SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE

NE DOIT PAS ÊTRE UNE « REINE D'UN JOUR »

LE PROBLÈME DE LA DURÉE,

LE PLUS DIFFICILE A RÉSOUDRE, EXIGE UNE SYNTHÈSE COMPLEXE : MARIER

L'AUDACE ET LE DYNAMISME

A LA PRUDENCE D'UNE GESTION EFFICACE ET RÉALISTE

LA vie de toute entreprise est une aventure. Quand cette aventure s'étale sur un siècle, elle mérite de l'attention, sinon du respect. Car le problème de la durée, quand celle-ci ne se borne pas à une existence végétative et qu'elle se poursuit dans le fil même d'une création constante, est de tous ceux qui se posent à une affaire le plus difficile et aussi le plus passionnant.

Tout le monde peut « monter » une société. Plus rares sont ceux qui arrivent à la développer harmonieusement, en se gardant du gigantisme — que guette l'écueil financier — et de l'euphorie des premières conquêtes — qui mène au sommeil. Mais beaucoup plus rares encore sont ceux qui savent pratiquer l'art de la durée et continuer une ascension qu'ils n'ont pas commencée eux-mêmes. Prendre le relais, en somme. En profitant d'une tradition qui peut s'appeler aussi bien expérience, réputation que routine. En s'appuyant sur elle et non en s'y enlisant.

Pourquoi telle entreprise, fondée à grand renfort de capitaux et bénéficiant dès le départ de tous les atouts scientifiques, commerciaux, voire politiques, s'effondre-t-elle en peu de temps ? Pourquoi telle autre prospère-t-elle ? Pourquoi cette troisième stagne-t-elle ? Cela tient avant tout à la qualité des hommes qui l'animent, à leur ténacité, à leur jugement, à leur audace, à leur prudence. Ce sont les hommes que les Etablissements Hutchinson ont eus et ont à leur tête qui expliquent et justifient cent années d'activité et de progrès continus.

C'est aujourd'hui une affaire purement française, malgré son nom à consonance anglo-saxonne. Mais elle doit bien cet hommage — au reste commercialement apprécié — à son fondateur. Il se prénommait Hiram et il avait déjà quarante-deux ans lorsque l'idée lui vint d'aller conquérir l'Europe avec un procédé que son ami Goodyear avait étudié en Amérique : la vulcanisation du caoutchouc.

L'USINE DE LANGLÉE EN 1853.

L'IDEE D'HIRAM HUTCHINSON

EN 1850 Hiram Hutchinson débarqua donc en France, cependant que bon nombre de nos compatriotes partaient, eux, conquérir l'Amérique. Chacun fait son salut et sa fortune comme il peut. Hiram voulait la faire, sa fortune, dans le caoutchouc, ce qui actuellement ne paraît pas tellement révolutionnaire, mais ce qui, à l'époque, était assez audacieux. Nulle industrie moderne ne saurait se passer du caoutchouc. En 1850 toutes les industries méconnaissaient ce produit faute de savoir l'utiliser convenablement. Mais Hiram arrivait avec un projet précis : fabriquer des chaussures imperméables. Cela paraît modeste. C'était une merveilleuse trouvaille.

Quand il pleuvait, nos arrière-grands-parents protégeaient leurs belles chaussures de ville au moyen de socques de bois qu'ils attachaient avec des lanières de cuir et dont ils se débarrassaient, à grand bruit, dans les antichambres. Toutefois, le véritable spectacle était dans les

UNE DES PHASES DE LA PRÉPARATION DU CAOUTCHOUC : L'HOMOGÉNÉISATION DES MÉLANGES SUR UN « TIREUR DE FEUILLES » DE 2 M. 10 DE LARGEUR.

LES CHAUSSURES SONT UNE DES GRANDES SPÉCIALITÉS DES ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON, DEPUIS LA BOTTE CUISSARDE DES PÊCHEURS JUSQU'A CET ACCESSOIRE INDISPENSABLE DU BASKET-BALL.

rues aux pavés inégaux. Nos bons ancêtres s'y tordaient les pieds et pavoisaient lamentablement sur leurs rigides patins. Quand Hiram Hutchinson proposa en leur lieu et place ses « caoutchoucs » imperméables, le succès fut immédiat. Je n'oserai pas dire que « sortir par la pluie et la boue devenait un plaisir », comme ne craignit pas de l'affirmer une sérieuse étude parue en 1931 dans la Journée industrielle, mais le fait est que la plupart des incommodités anciennes avaient été supprimées par la marque « A l'Aigle », dont la popularité s'accrut de façon étonnante. L'association d'une technique nouvelle, rendant utilisable un produit encore peu connu, et d'une idée commerciale avait créé un besoin.

UN PRECURSEUR DE LA DECENTRALISATION

HIRAM HUTCHINSON n'avait pas de préjugés superstitieux. Il s'était installé là où il avait trouvé de la place, à Langlée, près de Montargis, dans une ancienne usine qui, dans la papeterie d'abord, puis dans la filature, avait périclité. Ces deux précédents fâcheux n'impressionnèrent aucunement l'industriel américain. L'établissement était en effet très bien situé, au point de rencontre, ou à « l'Anglée », du canal du Loing et du canal d'Orléans. Bâti sur un vaste terrain qui permettait des extensions futures, il comprenait, lorsque Hiram l'acheta avec l'aide de deux commanditaires, un grand bâtiment à deux étages flanqué de deux ailes. L'ensemble était desservi par un port privé communiquant avec le canal du Loing. Matières premières et produits finis pouvaient donc être acheminés aux meilleures conditions. Enfin, une chute d'eau produisait une force de 50 CV. Comparée avec les 4.500 kilowatts de puissance installée qui sont aujourd'hui nécessaires, cela paraît dérisoire. Mais Hiram commençait par le commencement, fort sagement. Il avait acheté la licence des brevets de son ami Goodyear, avait fait venir des Etats-Unis quelques ouvriers spécialisés d'élite et, avec leur concours, formait le noyau d'une main-d'œuvre locale. Depuis, celle-ci a fait la preuve de son savoir-faire et s'est multipliée pour atteindre le chiffre de 4.800, c'est-à-dire la majeure partie de la population industrielle active de l'arrondissement de Montargis.

Ce fut ainsi que démarra, en mars 1853, l'usine Hutchinson de Langlée, qui, à l'encontre d'une tendance assez générale alors, était fondée sur le principe de la décentralisation industrielle. Cinq ans plus tard, le fils de Hiram, Alcander, épousait à Montargis une nièce du duc de Luxembourg, châtelain de Châtillon-Coligny. Il en eut quatre enfants, dont deux fils, Bernard et Alec. Assuré de sa descendance et désormais confiant dans les destinées de l'entreprise qu'il avait créée, Hiram céda la place à Alcander en 1868 et regagna son Massachusetts natal, où il mourut l'année suivante.

L'EXPANSION ET LA CHUTE DE LA DYNASTIE FONDATRICE

HIRAM s'était borné au marché national français. Alcander, avec la fougue de la jeunesse, résolut de donner à l'affaire paternelle, fort prospère, une extension considérable en installant à Londres un établissement commercial et, en Allemagne, une usine filiale. Ainsi naquit, quelques années avant la guerre de 1870, la fabrique de Mannheim, dont il confia la direction à son fils Bernard, celui-ci, garçon séduisant, plein de fantaisie et adorant mener la vie à grandes guides beaucoup plus que les affaires, s'était marié en Allemagne avec une jeune baronne polonaise qui avait des toilettes éblouissantes et un cerveau d'oiseau. En sorte qu'Alcander, bientôt averti du danger, délégua près du jeune couple son cousin Miron, avec charge de rétablir l'ordre et de prendre les sanctions nécessaires. Bernard se rebella et fut écarté de la succession de son père, lequel mourut en 1882.

Le chapitre écrit par la famille du fondateur eut une conclusion rapide. Alec, le fils cadet, n'était guère plus sérieux que son aîné. Le père et le fils avaient construit, les deux petits-fils, pourris par la vie facile, n'étaient plus à même que de détruire. En dix ans, Alec jeta bas l'édifice familial. Il appartenait à des Français de réparer, puis de développer considérablement l'entreprise de Hiram Hutchinson.

UN GROUPE FRANÇAIS SAUVE L'AFFAIRE

EN 1898, un groupe français, connaissant la situation de l'affaire et comprenant ses possibilités, s'y intéressa et fonda la société actuelle.

Son premier président fut Achille Adam, qui était aussi le président de la Banque Adam. C'était un homme d'autorité. Son énergie fut salutaire à la société, dont les débuts furent difficiles et qui resta vacillante pendant quelques années. Son mérite fut d'avoir su mettre à la direction trois hommes de grande valeur.

Ernest Ducas, qui comptait parmi les fondateurs de la société, prit avec brio la direction commerciale, servi en cela par une culture étendue, un grand esprit de finesse et une parfaite connaissance de l'homme. Son sens aigu de l'orientation des affaires, les liens personnels qu'il savait nouer avec chacun et entretenir par son charme et sa personnalité jouèrent un très grand rôle dans la réputation de l'affaire.

Jacques Sée prit en main la direction technique. Ancien élève de l'Ecole polytechnique, homme d'une très grande intelligence et aussi d'un jugement très sûr, il joignait à ses connaissances techniques et humaines des qualités d'énergie peu communes. Il savait choisir ses collaborateurs, les mettre à leur place, redresser leurs erreurs, se faire à la fois craindre et aimer.

A Georges Lelièvre, qui succéda ultérieurement à Achille Adam dans les fonctions de président, revenait la direction financière : celle-ci revêt, dans les grandes sociétés, une importance décisive. Entièrement fils de ses œuvres, il s'éleva à la force du poignet, grâce à ses qualités exceptionnelles d'énergie, de travail et aussi à son extrême bon sens, qui lui permettait d'éclairer et de démêler à l'évidence les situations les plus embrouillées. Il était depuis quelque temps déjà l'homme de confiance d'Achille Adam à la Banque Adam quand ce dernier lui demanda d'organiser la comptabilité et les contrôles de la jeune Société anonyme des Etablissements Hutchinson. Il s'en tira avec sa maîtrise habituelle et fut même en la matière un véritable précurseur par l'instauration, dès cette époque, de la méthode des prix standard que beaucoup découvrent aujourd'hui en Amérique.

Grâce à l'action solidaire de cette équipe, l'affaire, dégagée des difficultés financières de la première heure, grandit et se développa à une allure où se conjuguaient harmonieusement l'audace et la prudence. Jamais il ne fut assigné une tâche, prévu une extension, accepté des engagements qu'on ne fût à même de tenir : le mot d'ordre n'était pas de voir grand, mais de voir juste. Cet esprit de pondération constitue, croyons-nous, la marque essentielle qui a été imprimée à la gestion de la société, et à laquelle entendent rester fidèles ceux de la deuxième génération qui ont pris les rênes à la disparition des fondateurs.

UN DYNAMISME FRUCTUEUX

LES Etablissements Hutchinson s'enorgueillissent à bon droit de n'avoir été précédés, en France, dans la production du caoutchouc industriel, que par une seule société. Ils détiennent actuellement une des places les plus enviées dans cette industrie, au développement de laquelle ils ont pris une part essentielle. Aux fabrications primitives de chaussures et de vêtements ont été ajoutées maintes autres : pneus pour bicyclettes et motocyclettes, tuyaux de tous calibres et de toutes longueurs, courroies, accessoires pour l'automobile ainsi qu'une foule d'articles destinés à l'industrie. Ses dirigeants ont apporté leur concours à l'industrie aéronautique naissante en fabriquant, dès 1910, des tissus pour ballons dirigeables. Après la première guerre mondiale, ils ont contribué au succès des premières traversées du Sahara et de l'Asie en automobile en équipant les chenilles Kégresse.

Ce dynamisme trouvait sa récompense. Dès 1912, la Société avait pu prendre une participation dans une entreprise milanaise qui est devenue, par la suite, la « Societa Industria Gomma e Hutchinson ». Elle avait au reste, auparavant, un établissement commercial en Italie. En 1917 elle achetait l'usine Edeline, à Puteaux, et, poursuivant une expansion réfléchie, prenait en 1924 le chemin de l'Espagne pour créer, à Madrid, la Société « Hutchinson Industrias del Caucho » qui, là encore, allait pouvoir alimenter et compléter l'action d'une filiale commerciale antérieurement fondée à Barcelone. En 1934 elle créait la « Société du Caoutchouc de l'Oise », qui, installée dans une usine de Persan, devait finalement s'intégrer à l'ensemble des établissements de la Société anonyme Hutchinson. Parallèlement à cet effort considérable, M. Ernest Ducas ouvrait des succursales dont le réseau serré couvre maintenant toutes les grandes villes de France et d'Afrique du Nord et s'étend à l'étranger, apportant aux usines productrices l'appui nécessaire d'une puissante organisation commerciale.

LES BOTTES DE TRAVAIL, FABRIQUÉES A LA CHAINE, SORTENT A UNE CADENCE RAPIDE. CI-DESSOUS : UN PNEU DE VÉLO A LA SORTIE DU MOULAGE.

DES PRESSES ULTRAMODERNES ONT ÉTÉ INSTALLÉES POUR LA FABRICATION AUTOMATIQUE DES PNEUS ÉQUIPANT LES SCOOTERS.

D'ÉNORMES MACHINES ASSURENT LA PRODUCTION « EN CONTINU » DES COURROIES DE TRANSPORTEUR.

LES DERNIERES REALISATIONS

Le résultat de cette politique, qui a su se garder de tous les excès, ambitions démesurées ou satisfaction de soi, qui est restée constamment soucieuse d'un accroissement « à l'échelle humaine », s'inscrit dans deux chiffres : au début du siècle, 400 tonnes de gomme venue d'Amérique et d'Afrique suffisaient aux besoins annuels des Etablissements Hutchinson. Ceux-ci en absorbent aujourd'hui près de 9.000 tonnes, soit vingt-deux fois plus, venues des quatre continents. Il est à noter que sur cette quantité de matière première, plus du tiers est constitué par des caoutchoucs synthétiques.

Dans le même temps, le personnel des Etablissements est passé de neuf cents ouvriers, employés et ingénieurs, à plus de sept mille. Si l'on rapproche cette progression de celle des produits fabriqués, on constate inévitablement les améliorations apportées à l'équipement des usines. Les moyens de préparation des mélanges, notamment, ont été complètement modernisés depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Le nouvel atelier, construit après une étude minutieuse des meilleures techniques étrangères, comprend un ensemble de matériels de coupe de gomme, de plastification, de filtrage dont la puissance et la qualité sont exceptionnelles.

De même, les installations de production proprement dite étaient soit entièrement renouvelées, soit modernisées. La préoccupation n'était pas seulement de se tenir au courant des derniers progrès techniques réalisés tant en France qu'à l'étranger, mais de fournir à ce progrès technique un apport personnel. Dans beaucoup de cas, les Etablissements Hutchinson ont été les précurseurs, et certaines techniques leur restent exclusives.

La gamme de fabrications est d'une extrême variété et probablement une des plus complètes qui existent.

Dans le domaine de la chaussure, qui reste l'un des principaux fleurons de la couronne, les bottes industrielles, chaussures de travail, chaussures de sport d'été et d'hiver représentent une des productions les plus importantes d'Europe.

Les courroies de transporteuses utilisées dans les mines, les travaux publics et l'industrie, les courroies de transmission, les objets moulés, découpés, profilés ou confectionnés constituent un ensemble aux possibilités illimitées et qui s'adresse à toute l'industrie. Les études qu'exigent ces fabrications diverses et les problèmes sans cesse nouveaux ont amené la création de laboratoires de recherches et d'équipes auxquels sont posés chaque jour les problèmes les plus divers.

Les tuyauteries d'arrosage, d'air comprimé, de dépotage et de distribution d'essence et autres hydrocarbures, de dragage, de vidange, etc., ont donné lieu à la création d'ateliers nouveaux et modernes. Il en a été de même pour la production des pneumatiques et chambres à air de bicyclettes, motocyclettes et scooters.

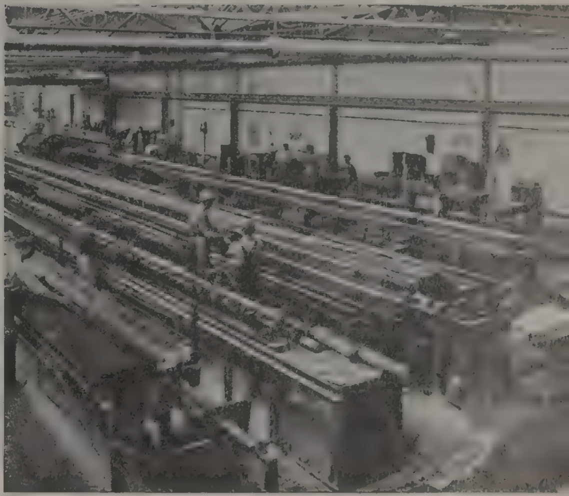
Il n'est pas possible de donner tout le détail de la diversité des productions ; ajoutons, cependant, les tissus caoutchoutés, les imperméables, les matelas de camping et les tapis d'ameublement. Partout, le souci dominant a été d'améliorer la qualité de la production et de baisser les prix de revient : dans ce but, les différentes usines ont été spécialisées de façon rationnelle.

Un effort très intéressant a été fait dans le domaine social. De nombreux logements ouvriers ont été construits, d'autres sont en cours d'édification. Dans chaque usine fonctionnent un service de contrôle médical et un service social, bien organisés.

Enfin, l'Union sportive de Langlée et celle de Puteaux réunissent la majorité des jeunes et leur permettent de pratiquer de nombreux sports.

Les usines installées à l'étranger n'ont pas été oubliées dans ce programme de rénovation. Celle de Mannheim, en particulier, détruite en partie par les bombardements, a été reconstruite selon les conceptions les plus modernes et prend sur le marché allemand une place grandissante.

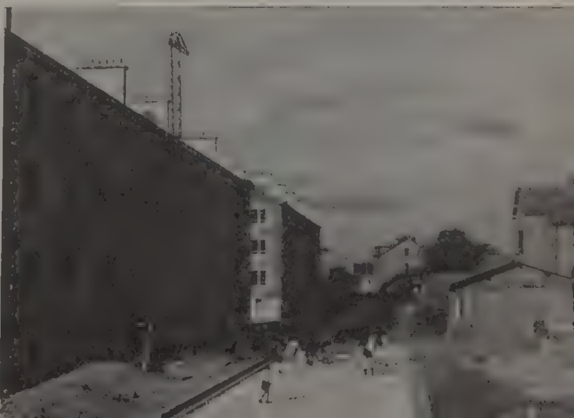
Hutchinson s'est assuré une participation dans les Etablissements Bognier-Burnet, grands spécialistes français des articles d'hygiène et de chirurgie. La gamme de ses produits couvre ainsi, désormais, l'ensemble des applications du caoutchouc industriel, cependant que son laboratoire central, dirigé par des techniciens de premier plan, lui assure, tant dans la recherche pure que dans le domaine des recherches industrielles, une réputation qui l'égale à l'élite des grands établissements industriels modernes.



LA FABRICATION DES TUYAUX D'ARROSAGE, D'AIR COMPRIMÉ ET DE SOUDURE.

CI-DESSOUS : UNE BATTERIE DE MÉTIERS A GOMMER LES TISSUS.

LA NÉCESSITÉ DE L'EFFORT SOCIAL N'A PAS ÉCHAPPÉ AUX DIRIGEANTS DES ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON. CI-DESSOUS : DES PAVILLONS POUR LE LOGEMENT DU PERSONNEL.



SIMCA ★ AUTOMNE 1953

DE CETTE CHAINE UNE VOITURE SORT TOUTES LES DEUX MINUTES

Tandis que Simca, toujours en plein développement, poursuit l'une des croissances les plus étonnantes de l'industrie française d'après guerre, il ne semble pas inutile de faire le point de sa puissance actuelle.

L'ENSEMBLE INDUSTRIEL SIMCA

Cet ensemble groupe les usines de Nanterre, les Etablissements de Suresnes et de Neuilly, les Etablissements Unic de Puteaux et Someca d'Argenteuil et de Saint-Denis.

L'activité d'Unic et celle de Someca sont inséparables de l'activité de la Simca proprement dite.

Ces deux sociétés produisent, en effet, une part essentielle de l'outillage et coopèrent ainsi directement à la fabrication de l'Aronde.

Les usines de Nanterre couvrent actuellement 200.000 mètres carrés, où se trouvent réunies plus de 3.000 machines-outils, dont l'âge moyen est inférieur à sept ans. Plusieurs de ces machines comptent parmi les plus perfectionnées en Europe.

Cet équipement ultra-moderne a permis une augmentation très sensible de la productivité de Simca.

DES MOYENS ET DES METHODES MODERNES

A la modernisation remarquable de ses moyens de production, Simca a joint une amélioration parallèle de ses **méthodes.**

Un effort continu tendant vers une rationalisation toujours plus grande a permis une diminution sensible des temps de fabrication.

Ainsi, dans les ateliers où se trouvaient, en 1938, 3 machines qui permettaient de tourner un moyeu de roue en 3 minutes 20 secondes, se trouve un seul tour à 12 broches qui tourne chaque moyeu en 1 minute 17 secondes ;

En 1938 l'usinage d'un culbuteur nécessitait 45 secondes. Ce temps est aujourd'hui de 22 secondes ;

La fabrication de la boîte de vitesses, demandant un temps 100 en 1951, n'exige plus maintenant qu'un temps 74 ;

Celle du moteur, 63 au lieu de 100 ;

Celle de la caisse, 51 au lieu de 100.

Ces brèves informations résument bien les progrès accomplis.

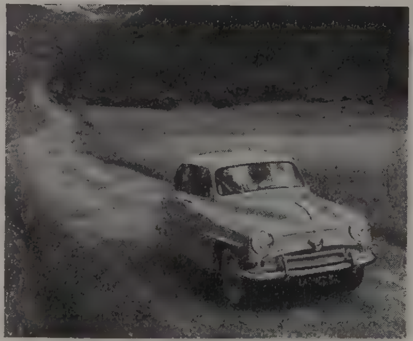


TABLEAU DES AMÉLIORATIONS APPORTÉES A L'ARONDE 1954

MÉCANIQUE

- Nouvelle direction épicycloïdale GEMMER.
- Montage de nouveaux segments de pistons à expansion.
- Banjo renforcé.

CARROSSERIE

- Nouveaux amortisseurs télescopiques ARMSTRONG.
- Nouveau dessin de la calandre.
- Surbaissement de la ligne générale par la nouvelle position des pare-chocs.
- Coffre à bagages plus spacieux par suite de la nouvelle position de la roue de secours et du nouveau dispositif des charnières de malle.
- Nouvelles garnitures intérieures « ton sur ton ».
- Confort accru des sièges AV.
- Nouveau verrouillage des déflecteurs AV.
- Nouveaux enjoliveurs.
- Déplacement latéral des clignotants AV.
- Nouvelle fenêtre de prise d'essence, toujours masquée par la lanterne arrière et munie d'un bouchon indépendant.
- Lecture plus facile du totalisateur kilométrique.

ÉLECTRICITÉ

- Centralisation nouvelle des commandes.
- Commande des clignotants de direction par une minuterie électrique.
- Appareil de chauffage plus silencieux.
- Adjonction d'un fusible de sécurité sur les clignotants.

UNE EXPANSION REMARQUABLE

La puissance de ses moyens et de ses méthodes a permis à la Simca une ascension particulièrement spectaculaire.

Après une interruption totale, de 1939 à 1947, la production n'a cessé de croître au cours des dernières années :

1947	12.000	voitures
1948	18.000	»
1949	27.000	»
1950	32.000	»
1951	45.000	»
1952	69.000	»

La conjoncture économique déterminera, dans l'avenir, la production de Simca dont le potentiel annuel représente, dès maintenant, plus de 80.000 voitures.

Dans le domaine de l'exportation, Simca fut le seul constructeur français à améliorer sa position en 1952 par rapport à 1951.

Les résultats des six premiers mois de 1953 révèlent encore une augmentation de 20,72 % par rapport à la période correspondante de 1952. Si bien que la part de Simca dans le total des exportations d'automobiles particulières françaises est passée de 8,81 % en 1951 à 13,24 % pour les six premiers mois de cette année.

Cette expansion s'est exprimée également en 1952 dans les résultats financiers de l'entreprise.

Par personne employée, il a été dépensé en 1952 :

Pour les fournisseurs : 4.144.000 francs ;

Pour les impôts : 1.003.000 francs, au lieu de 542.000 en 1951 ;

Pour la rémunération du travail : 805.000 francs, au lieu de 626.000 en 1951 ;

Pour la rémunération du capital : 47.000 francs, au lieu de 26.000 en 1951.

Chaque poste est ainsi en augmentation, révélant les progrès de la production et de la vente.

Le développement considérable de son activité porte la Simca dans les tout premiers rangs de la construction automobile française ; la mise au point des moyens et des méthodes de fabrication doit permettre, dans l'avenir, une diminution sensible du prix de revient qui, dans la conjoncture actuelle, est le premier but visé par la direction de la Société, avant même l'accroissement du volume de production.

Sans relâche, grâce à l'action loyale de tout son personnel et à la conjonction de tous les efforts, Simca poursuit le suprême objectif de l'industrie moderne :

« ABAISSER LES PRIX, TOUT EN AMÉLIORANT LA QUALITÉ. »

LA PAROLE EST AUX ASTRES

PAR MARGUERITE JUIN

Mois d'octobre 1953

EN octobre, le Soleil et Mercure entrent dans la course parcourant la Balance et venant au carré d'Uranus, faisant jouer le carré d'Uranus à Neptune.

Le signe de la Balance est très chargé dans les thèmes de nos chefs actuels, et Mercure va leur apporter des difficultés d'argent extrêmement graves. Les événements se traîneront dans une atmosphère pénible jusqu'au 6 novembre ou 7 décembre. Inquiétude pour chacun ; troubles et difficultés monétaires dans beaucoup de foyers.

La lunaison du 8 octobre nous promet un mois rempli d'imprévu. Une idée audacieuse peut réussir et atténuer un peu le mouvement des événements pénibles jusqu'en novembre ou décembre. Saturne entre au Scorpion et apportera dans la maison de Mars et Pluton un changement de climat, sans amélioration, bien au contraire, surtout que le Scorpion est au carré du Lion où Pluton reste à se promener jusqu'en 1956-1957. Le carré exact entre Pluton et Saturne aura lieu à partir de la fin 1954 et puis en 1955.

RÉPERCUSSION DES SIGNES PLANÉTAIRES SELON LE DESTIN POUR LES PERSONNES NÉES ENTRE :

Le **21** Mars et le **20** Avril BÉLIER	Dans ce mois, le signe du Bélier n'est pas favorisé, la Balance, chargée en transits, lui étant opposée. 3e décan : événements très graves ; attention aux accidents surtout pour les 23e, 28e et 29e degrés.
Le **20** Avril et le **21** Mai TAUREAU	Saturne entre en opposition de votre signe solaire : ennuis dans la Maison représentée dans votre ciel astral par ce signe.
Le **21** Mai et le **21** Juin GÉMEAUX	Succès, honneurs, réussite dans votre situation, mais un chagrin sentimental ou une très dangereuse rencontre peut venir bouleverser la vie sentimentale pour les 3e décan.
Le **21** Juin et le **22** Juillet CANCER	Des changements sont certains pour les nés Cancer. Soyez extrêmement prudents.
Le **22** Juillet et le **23** Août LION	La fin du mois sera très pénible pour les nés Lion. Pluton est en carré de Mercure : difficultés insurmontables dans la situation, surtout 3e décan.
Le **23** Août et le **23** Septembre VIERGE	Signe faisant ressentir et connaître le bonheur ; rencontre heureuse. Un amour passionné peut croiser votre route.
Le **23** Septembre et le **24** Oct. BALANCE	Le Soleil transite votre signe, c'est donc votre anniversaire ; les événements s'inscrivent pour douze mois. Associations, signatures, mariages pour les célibataires, sauf pour les nés du 16 au 23 octobre : ruptures.
Le **24** Octobre et le **23** Novem. SCORPION	Le 23, entrée de Saturne dans ce signe, accompagné du Soleil. Il vous faudra bien de l'énergie pour supporter les ennuis qui vont surgir autour de vous.
Le **23** Novem. et le **22** Décem. SAGITTAIRE	Le mois est bon ; des pensées géniales peuvent naître dans les grandes intelligences indiquées si souvent par le signe du Sagittaire.
Le **22** Décem. et le **22** Janvier CAPRICORNE	Le Nœud Nord de la Lune pénètre dans ce signe. Jusqu'en 1955 de grands événements, des triomphes même, une réussite certaine parcourront l'existence des nés Capricorne.
Le **22** Janvier et le **20** Février VERSEAU	Etre prudent. Mois à surprises. Des événements dont l'ampleur dépasse la pensée pouvant venir changer le cours de la vie.
Le **20** Février et le **21** Mars POISSONS	Dans ce signe encore, les événements qui vont parcourir les degrés des Poissons sont bien troublants pour ces natifs. Tout est possible dans le bonheur comme dans l'ennui.

THÈME ASTRAL DE Mlle X... NÉE LE 30 SEPTEMBRE 1920

Votre existence fut certainement bouleversée par les événements mondiaux, et vos occupations, que vous aimez assez dissimuler, se rapportent, je pense, aux malades, à moins que, hélas ! vous ne soyez vous-même malade. En tout cas, une grande partie de votre existence se déroule dans la solitude. Sentimentalement, vous croyez souvent croiser enfin une affection sincère ; brusquement toute illusion cesse. Une association féminine vous est bénéfique. Sentimentale, vous l'êtes énormément. Vous aimez l'harmonie autour de vous. Vous avez un charme très personnel et particulier. Votre caractère équilibré et juste vous donne de la maîtrise sur vous-même, mais souvent vous présumez de vos forces et vous voulez aller plus loin que vous ne le pouvez.

La seconde partie de votre vie sera plus douce quand vous aurez pu stabiliser un accord en vous-même entre ce grand romanesque qui plane en votre cœur et ce caractère difficile, exigeant et volontaire.

Vos déplacements et changements de résidence sont assez nombreux ; de grandes difficultés entre vous et votre entourage, votre famille même en sont la cause. Un lien sentimental vous a facilité votre situation. Votre existence vous a réservé certainement un changement de classe sociale.

Situations diverses et changeantes, mais frisant une certaine réussite. Votre grande volonté est, par moment, totalement défaillante, car si le résultat souhaité n'est pas aussi rapide et aussi grand que le désir, le désappointement verse un voile de spleen sur cette vie, et ce sont des heures de découragement effroyables. Mais Pluton, si admirablement placé dans ce ciel natal, fait que cette nature rebondit, se retourne et repart, à l'étonnement de chacun, et même d'elle-même.

Les tendances cachées, dissimulées dans cette nature sont trop puissantes pour ne pas apporter un jour leur cortège de grandes difficultés et, peut-être, d'accidents.

GENTIANE

nouveauté

HISTOIRE DE FRANCE

publiée sous la direction de Marcel Reinhard avec la collaboration de Norbert Dufourcq et de professeurs spécialistes.

PARAIT PAR FASCICULE DE 32 PAGES
CHAQUE QUINZAINE : 265 F.
FORMERA DEUX MAGNIFIQUES VOLUMES
RELIÉS IN-QUARTO,
DE PLUS DE 1.000 PAGES,
ILLUSTRÉS DE PRÈS DE 2.000 GRAVURES
ET DE 40 HORS-TEXTE EN COULEURS.

Prospectus-spécimen et renseignements chez tous les libraires et 13, rue Montparnasse, Paris 6.

LAROUSSE

COURRIER MUSICAL

AUTOUR D'HENRI IV

ILS sont bien attachants ces musiciens du temps d'Henri IV auxquels le quatrième centenaire de la naissance du monarque rend quelque actualité. Certains demeurent encore, par divers aspects, des hommes du XVIe siècle, bien que leur activité se prolonge au delà, tels Eustache du Caurroy, que le Puy d'Evreux couronne en 1576 pour ses chansons polyphoniques françaises, mais qui n'en voit pas moins sa carrière s'écouler, puis s'achever, à la chapelle huguenote et bientôt catholique d'un souverain que ses productions gracieuses enchantent ; ou Jacques Mauduit, commis au greffe du Palais, luthiste et compositeur, trait d'union entre deux esthétiques, en qui les idées chères à Baïf et à son académie de musique et de poésie trouvent de tardifs prolongements humanistes, mais qui dégage, cependant, en quelques-unes de ses chansonnettes mesurées, la notion d'air accompagné dont l'éclosion sera si brillante sous le règne d'Henri le Grand ; d'autres, tels Pierre Guedron et Gabriel Bataille, préparent cette large évolution de l'art vocal dont sortira le style dramatique français ; d'autres encore, tels J.-B. Besard et, bientôt, Ennemond Gaultier, font croître et prospérer cette mystérieuse corporation des luthistes, dont bien des secrets restent à découvrir, et contribuent, en même temps que Jacques Champion, épinette et organiste favori du roi, ou Titelouze, fondateur de l'école française d'orgue, à la formation de notre art instrumental, tandis que la musique religieuse, dans la paix enfin venue, retrouve en Nicolas Formé un authentique messager.

Tendances et résolutions qui se croisent à la jonction de deux siècles et que surplombe la haute, la géniale personnalité de Claude Le Jeune.

Protestant convaincu, mais humaniste passionné pour les expériences baïfines, il parvient à fondre les deux esprits en ses psaumes mesurés à l'antique (l'un d'eux, inestimable document, l'associe à d'Aubigné dans la traduction en vers mesurés : O Seigneur, j'espars jour et nuit devant toi), mais utilise en même temps toutes les ressources de son inventif génie, aussi librement épanoui dans la rigueur contrapuntique de son œuvre religieuse que dans la fantaisie madrigalesque de sa musique profane. Mais ce calviniste, contraint de vivre traqué, sauvé du massacre par son ami catholique l'excellent Mauduit, ne put faire publier, de son vivant, une immense production, imparfaitement explorée, dont ses recueils posthumes, Printemps et Meslanges, montrent les richesses.

Auprès de cette grande figure, le bon Pierre Guedron, surintendant de la musique du roy — fonction où s'illustra plus tard Lully — ne se fait pas trop petit. On voit avec lui, sans à-coup, l'air de cour succéder à la chanson mesurée et dégager peu à peu l'esthétique spéciale du bel canto, dont Pierre Guedron tente de conduire les italianismes vers l'organisation d'un style dramatique français. Cet art de cour connaîtra, par l'impulsion de Guedron et sa faveur auprès du roy, une vogue extraordinaire, suivie et développée par Gabriel Bataille et ses émules, comme en témoignent les innombrables recueils des Ballard, ces Robert Estienne de l'art vocal français. Les ballets à entrées, danses et symphonies composées par la « bande », seront toujours coupés de récits et d'airs, souvent signés Guedron, et pour lesquels tous les poètes du temps, du grand Malherbe au piètre Bordier ou au pauvre Etienne Durand, feront des vers moins négligeables qu'on le pourrait croire. Souvent associés dans les « récits » de ces ballets, mascarades, carnavals et carrousels, tant goûtés de la famille royale, Malherbe et Guedron le seront encore pour leur tâche commune de courtisans. Quand le roi chargera son poète de dire à Charlotte de Montmorency son amour, sa rage ou son impatience : Que n'êtes-vous lassées, mes tristes pensées, de troubler ma raison, il chargera en même temps son musicien d'ajouter aussitôt l'air qui portera les strophes jusqu'aux oreilles de sa bien-aimée...

L. MAURICE-AMOUR.

LES SPECTACLES

CASINO DE PARIS
Le grand Music-Hall de Paris
Le célèbre French-Cancan
Les plus beaux Mannequins nus
" UNE REVUE DU TONNERRE "
JUNE RICHMOND
Mise en scène féerique
Jeux de glaces — Plateau tournant
200 Artistes — 1.000 Costumes

ATELIER
LE JOUEUR
d'UGO BETTI
Adaptation de Maurice CLAVEL
Musique de Georges DELERUE
Mise en scène d'André BARSACQ

TH. MOGADOR
"LA BELLE DE MON CŒUR"
L'Opérette à grand spectacle.
Merveilleux roman d'amour d'une jeune Parisienne, est le plus grandiose spectacle présenté au THÉATRE MOGADOR
Marina HOTINE - F. MARTEL

TH. DES VARIÉTÉS
FERNAND GRAVEY
JOUE
FRÈRE JACQUES
D'ANDRÉ GILLOIS

MICHODIÈRE
FRANÇOIS PERIER
MARIE DAEMS
LE CIEL DE LIT
de JEAN de HARTOG
adaptation française
de COLETTE

LE MONDE ENTIER VIENT AUX FOLIES-BERGÈRE

THÉATRE DE LA MADELEINE
225e **HÉLÈNE OU LA JOIE DE VIVRE** 225e
d'ANDRÉ ROUSSIN et MADELEINE GRAY

POUR VOTRE DISCOTHÈQUE

MUSIQUE CLASSIQUE ET ROMANTIQUE

IPHIGENIE EN TAURIDE, l'œuvre lyrique ultime de Gluck, bénéficie d'une interprétation internationale fixée sur disque (1). L'orchestre de la Société des concerts se surpasse, l'ensemble vocal de Paris chante à merveille, les solistes sont de premier plan et l'on remarque tout particulièrement le timbre chaleureux de M. Pierre Mollet, les nuances excellentes de M. Simoneau, la rectitude du maestro Carlo-Maria Giulini, qui anime l'ensemble. L'exquise cantatrice Patricia Neway tient le rôle d'Iphigénie avec toute sa conscience professionnelle, mais ce ne sera peut-être pas le plus beau triomphe de sa carrière, si brillamment illuminée par son inoubliable création du « Consul ».

Isaac Stern est un parfait violoniste qui prend rang parmi les meilleurs maîtres de l'archet. Il vient de consacrer son talent à l'enregistrement du « Concerto en ré majeur, opus 77 », de Brahms, auquel il donne une étonnante impulsion, ardente et passionnée. Ce n'est généralement pas sous ce jour vigoureux qu'apparaissent les partitions de l'illustre maître allemand. Les virtuoses ont souvent tendance à mettre en lumière la science du compositeur plutôt que son art, les finesses du développement de son écriture savante plutôt que l'élan spontané de son inspiration, c'est là une erreur qui incite le public à trouver ses œuvres trop longues. Le Royal Philharmonic Orchestra, placé sous la direction de sir Thomas Beecham, soutient à merveille Isaac Stern dans l'interprétation de cette œuvre, qui mérite une place dans toutes les discothèques (2).

LE JAZZ

Sydney Bechet compte de nombreux admirateurs qui apprécient son talent puissant. Il a réuni pour eux ses meilleurs succès (3), ce qui leur permettra d'écouter notamment : « The Mooche » et « Lady be good » ainsi que le nostalgique « Strange Frut » et l'éblouissant « Maple leaf rag ».

W.-L. LANDOWSKI.

(1) Album Pathé-Marconi. — (2) Philips Minigrove. — (3) La Voix de son maître.

ERRATUM

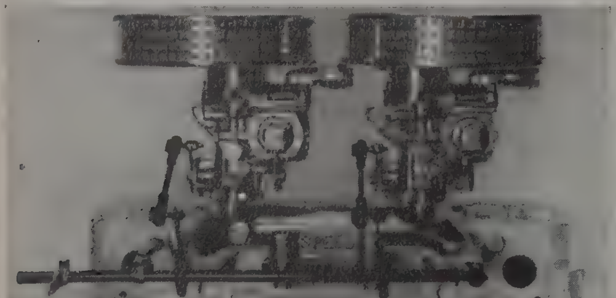
Une erreur s'est glissée dans notre supplément théâtral n° 135 : « Philippe et Jonas ». Le copyright de cette pièce a été indiqué comme appartenant aux Editions R. Laffont, il appartient en réalité aux Presses de la Cité.

ÉCHOS et NOUVEAUTÉS

LES MONTAGES SPORT SPEED

MINIMUM de prix d'achat, MINIMUM d'essence. MAXIMUM de rendement et d'agrément de conduite.

SPEED, dès 1932, s'est occupé d'amélioration du rendement des moteurs de série. Après la création de ses fameuses culasses d'aluminium, il a été le premier à lancer sur le marché des montages de carburation en mono ou double carburateurs.

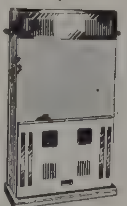


Toujours à l'avant du progrès, SPEED vous offre les équipements suivants, avec carburateur ZÉNITH ou SOLEX :

ARONDE, 2 carburateurs, CITROEN, 2 CV, 11 CV et 15 CV économique. PEUGEOT 203, double-corps, RENAULT, 4 CV et FRÉGATE, 2 carburateurs.

ÉTS BRISSONNET & Cie, 22 *ter*, bd Gl-Leclerc, NEUILLY-S-SEINE, MAI. 87-40.

CHAUFFAGE TRANSPORTABLE... ... PLUS DE CHEMINÉE



ALADDIN met à votre disposition son radiateur de chauffage au gaz de pétrole, fonctionnant sans conduit d'évacuation et présentant des avantages inégalés :
— Aucun frais de pose, transport aisé d'une pièce à l'autre.
— Un combustible pratique non explosible.
— Mise en marche instantanée, aucun pré-chauffage, pompage ou autre opération.
— Une allumette et l'appareil chauffe sans odeur, sans fumée, sans émanations nocives.

SÉCURITÉ ABSOLUE, ÉCONOMIE
Documentation complète gratuite sur demande aux Industries ALADDIN, 149, boulevard Ney, Paris (18e) - MAR. 59-53, 86-50, 98-97.

Concessionnaires à
ALGER : PROGRÈS ET CONFORT
5, avenue Pasteur.
CASABLANCA : Ste LA MURE
239, boulevard de la Gare
TUNIS : Ste BATIMENT CONFORT
13, avenue de Carthage.

ON VOUS JUGERA SUR VOTRE CONVERSATION

Cette seule idée suffit à paralyser des milliers de gens intelligents, mais peu cultivés, les privant ainsi de leur seule chance de mener une vie de société agréable, de sortir de leur milieu et de se faire d'intéressantes relations !

Ne soyez pas de ceux-là ! Vous seriez impardonnable, car pour un minimum d'efforts et d'argent, l'ingénieuse méthode, par correspondance, de **« formation accélérée »** peut faire de vous, en six mois, une personne agréablement cultivée, capable de discuter avec aisance sur les sujets les plus divers : **art, littérature, théâtre, musique, actualité, etc.**

Passionnante brochure gratuite n° 1292 sur demande à l'Institut Culturel Français, 6, rue Léon-Cogniet, Paris (17e).

Joindre 2 timbres pour frais d'envoi.

SURDITÉ VAINCUE

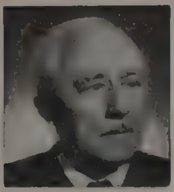
Et AUDITION PROGRESSIVEMENT NORMALE SANS PORT PERMANENT D'APPAREILS avec « Micro-Tympan Weimer » (du Dr Reichmann), invisible SANS PILE NI FIL. Joindre annonce pour notice gratuite XO et attestations contrôlables : ROUFFET & Cie, (Serv. XO) 3, rue Gallieni, MENTON (A.-M.)

Les joints métalliques Benoit interdisent l'entrée de votre home au vent, au froid, à la pluie, et suppriment les courants d'air. Ils assurent l'herméticité parfaite des fenêtres et portes et procurent un confort insoupçonnable. Économie de chauffage de 35 %. Garantis 15 ans, les joints métalliques Benoit sont pratiquement inusables.

Demandez la documentation n° 48 sans engagement de votre part aux

JOINTS MÉTALLIQUES
Ets BENOIT & Cie
11, rue des Petites-Écuries, Paris, 10e
TAItbout 66-24 (lignes groupées).
Agences à Alger, Tunis, Casablanca.

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ LIRE



PAR
ALBERT
MOUSSET

SI VOUS ÊTES INTÉRESSÉ PAR

LA FRANCE MEDITERRANEENNE

Jules Bertaut, Côte d'Azur (**Hachette, 318 pages**). C'est à la fois l'histoire et le roman de cette terre privilégiée, dont la vocation date de deux siècles à peine et qui attira l'élite de la société européenne avant d'être, comme aujourd'hui, le site de prédilection des amateurs de vacances ensoleillées.

Dans cette lumineuse évocation l'auteur fait défiler tout un monde de personnages historiques : l'impératrice Eugénie, l'impératrice Elisabeth d'Autriche, la reine Victoria et son fils, le futur Edouard VII, les rois Léopold II de Belgique et Louis Ier de Bavière, les souverains scandinaves, les princes du sang, les grands-ducs de Russie, la fleur de l'aristocratie anglaise.

Puis vient la pléiade des artistes et des écrivains à la suite de Chateaubriand et de Berlioz : Alphonse Karr s'installe à Nice et ouvre une boutique de jardinier, ce qui lui vaut les railleries de ses amis, mais, en revanche, ces beaux vers de Lamartine :

Echappés tous les deux d'un naufrage sem-
[blable,
Faisons-nous sur la plage un oreiller de
[sable
Et qu'insensiblement, flot à flot, pli à pli,
La marée en montant nous submerge
[d'oubli !

Théodore de Banville poursuit à Nice une aventure galante sous le couvert d'une mission politique ; Maupassant rencontre à Cannes Marie Bashkirtseff ; entrevue crépusculaire, car le premier allait bientôt sombrer dans la démence et la jeune femme succomber à son mal.

Les musiciens, Berlioz, Verdi, Reyer, Albeniz, ont cherché dans ce décor de rêve une inspiration ; les peintres, de Rosa Bonheur à Renoir, ont pris la Méditerranée pour toile de fond ou capté sa lumière.

Quelle terre est à la fois plus française et plus cosmopolite que cette « Azurie », comme l'appela un de ses hôtes illustres, où tant d'invisibles présences entretiennent une aura d'art et de méditation ?

Emile Henriot, En Provence (**Plon, III-244 pages, 27 photographies hors texte**). Une suite d'images vivantes, glanées, selon la jolie expression de l'auteur, dans l'album du temps. Elles se mêlent à des souvenirs ensoleillés de jeunesse que l'éminent académicien évoque avec une grâce touchante. Voici Avignon, que Mistral appelait « la sonneuse de joie » ; Arles, dont l'âme semble reposer dans la paix des Alyscamps ; Villeneuve, où les ruines exhalent la mélancolie d'une opulence évanouie ; Nîmes et son atmosphère de ville italienne ; Aigues-Mortes, la bien-nommée, dont Chateaubriand et Barrès furent les pèlerins nostalgiques ; Aix, fidèle à elle-même, malgré les révolutions, les guerres et les urbanistes, peuplée de fantômes illustres et ranimée par une jeunesse studieuse.

Mais c'est à Grignan et au souvenir de Mme de Sévigné que M. Emile Henriot accorde la plus large place et les accents les plus émouvants. La marquise ne fut pas conquise d'emblée par ce site : il lui fallut se familiariser avec les « épouvantables beautés » de la nature environnante. De son cabinet de travail il ne reste que les murs ; seul parle d'elle le jardin dont elle cultivait les fleurs. Nous savons peu de chose de la vie qu'elle menait au château, si ce n'est qu'on y faisait bonne chère et recevait mille gens. Du moins goûtait-elle cette chère : elle parle avec attendrissement des cailles dont l'aile se détache « à la première semonce » et des melons, toujours si succulents que, pour en trouver de mauvais, disait-elle, il faudrait les faire venir de Paris !

« Vie trop douce, et où l'on ne fait point de pénitence », un « carnaval continu », telle est l'impression que lui laisseront ses séjours à Grignan. Le destin a voulu qu'elle y terminât ses jours, dans un abandon qui lui arracha ce suprême regret : « Si j'étais morte aux Rochers, mon fils serait là. »

Maurice Ricord, Croisières en Méditerranée (**Arthaud, 126 pages, 149 héliogravures**). Nulle invitation au voyage plus persuasive que ce magnifique album où se déroulent toutes les images d'un périple méditerranéen, éclairées par un texte où l'auteur a prodigué son érudition et les leçons de son expérience personnelle. Il nous conduit de la Corse et de l'Espagne à l'Afrique du Nord, en Grèce, en Turquie, au Proche-Orient, en Egypte. C'est un guide aimable et disert, aussi sensible à la beauté des sites que touché par la grâce des civilisations dont ils furent le berceau. Le choix et la qualité des reproductions photographiques, qui nous révèlent les beautés imprévues de paysages ou de monuments illustres, sont positivement hors de pair.

LE PORTUGAL

Reynaldo dos Santos : l'Art portugais (**Plon**).

On manquait jusqu'ici d'une étude d'ensemble sur l'art portugais, si remarquable par tant de côtés. Le livre, parfaitement illustré, de M. dos Santos comble cette lacune. Chirurgien réputé, le professeur Reynaldo dos Santos est aussi un archéologue savant qui préside l'Académie des Beaux-Arts de son pays. Il avait déjà publié un grand travail, en deux volumes, sur la sculpture au Portugal. Puis il avait consacré une étude au style manuélin. Dans son nouvel ouvrage, il expose, avec une parfaite connaissance des œuvres des diverses époques, l'importance et la beauté de l'art portugais. M. Marcel Aubert, l'éminent historien d'art, dit en termes excellents, dans une courte préface, le mérite et le haut intérêt du livre de M. Reynaldo dos Santos.

PARIS

Roger Henrard : Paris vu du ciel (**Armand Colin**).

Un recueil de splendides vues aériennes qui révèlent véritablement Paris sous un aspect nouveau. Photographe de grande valeur, Roger Henrard est aussi un virtuose de l'aviation, et pour établir ce volume il a dû se livrer à de véritables acrobaties. Son préfacier, Jules Roy, un autre aviateur, a fort bien défini ce livre après avoir rappelé les éclatants services de l'auteur : « la plus belle ville du monde vue par l'un des hommes les plus courageux de ce temps ».

PARIS REVIEW

Sous ce titre, une luxueuse revue, plus particulièrement destinée aux passagers des paquebots des *United States Lines* et éditée par les soins de ces lignes, se présente avec un caractère d'originalité marquée. Cette publication est en effet une tentative pour confronter systématiquement les aspects les plus avancés de presque tous les moyens d'expression (danse, musique, théâtre, cinéma, littérature, peinture).

Certaines branches du savoir sont aussi évoquées, et les noms de Louis de Broglie, de Norbert Wiener, de Stephan Lupesco sont au sommaire, tandis que des personnalités qualifiées commentent divers aspects de la vie économique et sociale et donnent d'utiles renseignements.

BIEN-ETRE

Tel est le titre d'une revue féminine mensuelle dont le premier numéro vient de paraître. Il en indique assez le programme. C'est dire qu'on y trouvera, avec des contes, des reportages, des jeux, de nombreux conseils pratiques qui intéresseront sûrement les lectrices.

NOUS ÉDITONS
VITE ET DIFFUSONS BONS MANUSCRITS
EDITIONS REGAIN — MONTE-CARLO

Mais...

Quelques bonnes bouteilles, évidemment !

— L'Oncle est une fine gueule, il appréciera en connaisseur le

CHATEAU SAINT-GEORGES,

délicatement bouqueté, brillant et généreux, c'est sans conteste, un des meilleurs crus du Bordelais.

— Écris aujourd'hui même à Pétrus DESBOIS, avec lui, pas de surprise, tous ses vins sont garantis provenant EXCLUSIVEMENT de son vignoble de SAINT-GEORGES,

GRAND CRU SAINT-GEORGES SAINT-ÉMILION

mis en bouteilles au CHATEAU par ses soins.

— N'oublie pas de joindre à la commande notre carte pour l'Oncle et ne t'occupe plus de rien, Pétrus DESBOIS se charge de tout en temps et en heure ; pour le paiement, tu seras avisé après livraison.

— Par la même occasion, commande donc pour nous aussi une caisse de 1950.

INTERCONTINENTAL PUBLICITÉ - PARIS

CHATEAU SAINT-GEORGES 1950
vin rouge
GRAND CRU St-GEORGES St-ÉMILION

La caisse de 25 bouteilles Franco... 7.600 Frs
— 12 — — ... 3.800 Frs
— 6 — — ... 2.000 Frs

Pour les autres millésimes, tarif illustré sur demande à
Pétrus DESBOIS, Château St-Georges par MONTAGNE (Gironde)

LÉGION D'HONNEUR

M. FRANÇOIS QUILICI

Nous avons relevé avec plaisir dans la dernière promotion du ministère de la Défense nationale la nomination au grade de chevalier de M. François Quilici, député d'Oran. Cette nomination comporte l'attribution de la Croix de guerre avec palme.

Rédacteur diplomatique à l'Agence Havas et collaborateur avant la guerre de plusieurs publications, François Quilici fut en 1939 affecté aux tirailleurs algériens, puis aux tirailleurs marocains et rejoignit dès juin 1940 le général de Gaulle à Londres où il fonda l'hebdomadaire *la Marseillaise* qu'il transporta ensuite à Alger. A la Libération, il lança à Paris un autre grand hebdomadaire : *la Bataille*. Elu député en 1945 à la première Assemblée constituante, il a été depuis constamment réélu.

M. MICHEL DEBRÉ

Un autre parlementaire, M. Michel Debré, sénateur d'Indre-et-Loire, a été promu officier dans la même promotion de la Défense nationale. Maître des requêtes au Conseil d'Etat, M. Michel Debré a joué dans la Résistance un rôle important. A la Libération, il occupa les fonctions de commissaire de la République à Angers. Au Conseil de la République, il a vite marqué sa place et s'est assuré une incontestable autorité.

A tous deux nous adressons nos très sincères félicitations.

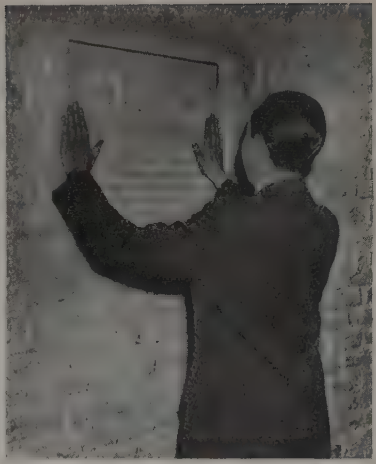
La promotion de l'Education nationale était très fournie. On y relevait notamment les noms de M. Albert Buisson, directeur général de l'Enseignement technique, du peintre Edmond Heuzé, de MM. Emile Massard, président du Comité olympique, Paul Tournon, architecte en chef des palais nationaux, promus commandeurs. Parmi les officiers : des hommes de lettres, MM. René Johannet, Alfred Machard, Lebrau, Le Dantec, Mme Lucie Paul-Margueritte, les peintres Detrois, Quelvée, Versier, des acteurs, Jean Hervé et Georges Le Roy, le dessinateur Sennep, le compositeur Francis Poulenc, l'éditeur Charles Peignot, le critique Waldemar George. Parmi les chevaliers, l'explorateur Paul-Emile Victor, les peintres Aujame et Cornil, le dessinateur Dubout, le décorateur Wakhevitch, le compositeur Van Parys, les comédiens Charles Vanel et Roger Gaillard.

Dans la promotion du ministère de l'Intérieur figuraient MM. Soum, préfet des Alpes-Maritimes, et Benedetti, préfet d'Ille-et-Vilaine, promus commandeurs ; Ottaviani, préfet du Var, Ricard, préfet de l'Isère, Simoneau et Briand, préfets, Cassaing, directeur de la police judiciaire à la Sûreté nationale, et Gaston Tourenc, président du Conseil général des Bouches-du-Rhône, promus officiers, et M. de Morant, sous-préfet d'Aix-en-Provence, nommé chevalier.

Mentionnons encore les noms de MM. Trefouel, directeur de l'Institut Pasteur, promu commandeur, Villadier, président du Comité financier d'Electricité de France, promu officier, et Marcel Ceccaldi, avocat à la Cour de Paris, nommé chevalier.

M. J. BERNARD DE PUYBELLE

Vice-président honoraire de la Fédération française de la publicité, président honoraire du Syndicat national des conseils en publicité, M. Jacques Bernard de Puybelle a été promu officier au titre du ministère du Commerce et de l'Industrie.



LE CENTENAIRE DU CHAMPAGNE MASSÉ

Le 11 juillet 1953, Henry Massé, arrière-petit-fils du fondateur, a scellé la pierre commémorative du Centenaire du Champagne Massé dans les Caves de Reims. Tout le personnel assistait à cette cérémonie, ainsi que les courtiers et de nombreux agents de France, de l'étranger et de l'Union française.

Des médailles d'ancienneté remises à dix-huit d'entre eux par Mme Henry Massé récompensèrent leur fidélité. Un magnifique banquet, au cours duquel les fils Massé allumèrent le gâteau aux cent bougies, fut servi dans les celliers. Et, pour terminer, un très beau feu d'artifice éclaira les jardins, tandis que Mlle Minazzoli (1er prix du Conservatoire 1953) exécutait quelques danses.

Cette soirée, tout à la gloire du champagne, restera un fait unique dans l'histoire de cette maison.

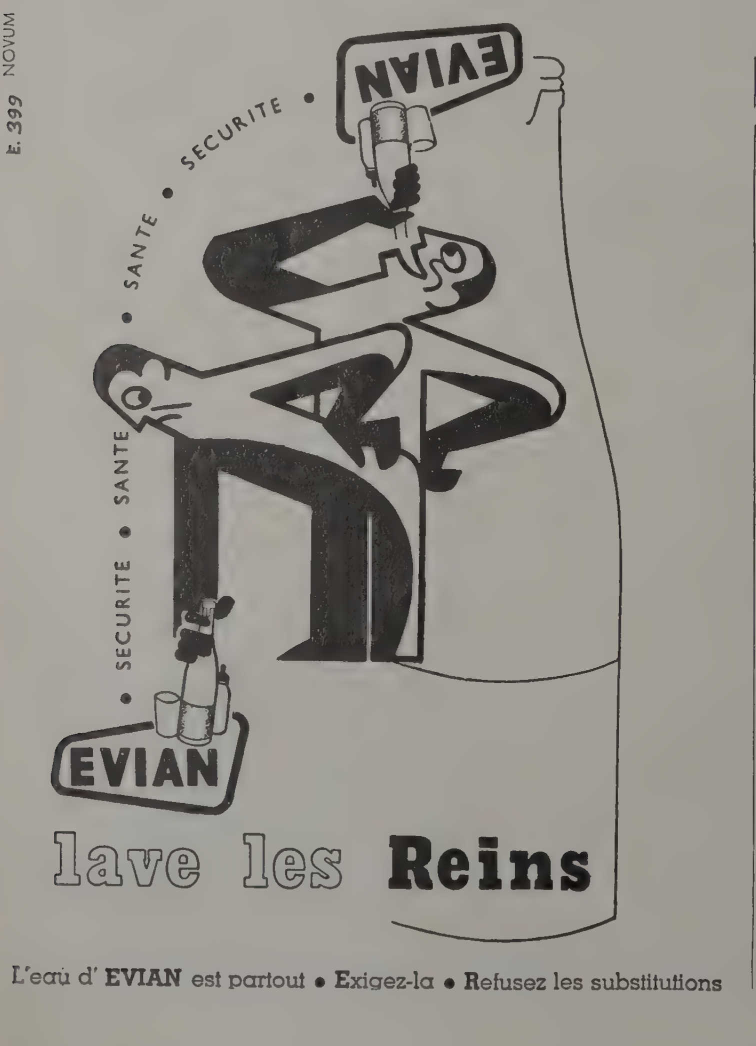
UN MINISTRE SE MARIE

M. JACQUINOT A ÉPOUSÉ Mme PETSCHE

Le ministre de la France d'outre-mer, M. Louis Jacquinot, député et conseiller général de la Meuse, a récemment épousé Mme Maurice Petsche, veuve de l'ancien ministre des Finances.

Le mariage civil a été célébré à la mairie du XVIe arrondissement, en présence des seuls témoins, la comtesse de Fels pour Mme Petsche, et M. Adenaut, directeur du cabinet de M. Jacquinot, pour celui-ci.

La bénédiction nuptiale a été donnée aux nouveaux époux en l'église Saint-Honoré d'Eylau.



NÉCROLOGIE

Les chansonniers ont perdu leur doyen. Paul Marinier, mort à quatre-vingt-sept ans, s'était retiré à Lyons-la-Forêt. Plein d'esprit et d'entrain, il fut fort longtemps un des artistes les plus applaudis des cabarets montmartrois. Les nombreuses chansons gaies ou sentimentales qu'il composa — la plus célèbre est sans doute *Bonsoir, madame la Lune* — eurent pour interprètes des vedettes telles qu'Yvette Guilbert, Mayol, Fragson.

Une importante personnalité du monde industriel a disparu avec Théodore Laurent, mort à quatre-vingt-dix ans. Ancien élève de l'Ecole polytechnique, il fut ingénieur des Mines, puis des chemins de fer. Il quitta la Compagnie d'Orléans pour entrer aux Forges et Aciéries de la Marine dont il devint rapidement directeur général puis président et dont il était resté président d'honneur. Grand officier de la Légion d'honneur, appelé à la présidence de nombreuses sociétés minières et métallurgiques, Théodore Laurent avait pris une part considérable à la mobilisation industrielle pendant la guerre de 1914-1918 et à la réorganisation de l'industrie sidérurgique après cette guerre.

Deux de nos confrères sont aussi à inscrire dans cette rubrique : Arnold Bontemps, qui fut un journaliste très averti de la politique et qui servit avec dévouement toutes les œuvres professionnelles. Il avait pris une part active à la Résistance, de même que Maurice Felut, rédacteur en chef de *France-Soir*, qu'une hémorragie cérébrale a emporté à cinquante ans. Originaire du Cantal, rédacteur en chef d'un journal de Clermont-Ferrand, Maurice Felut milita dès 1940 dans la Résistance. Venu à Paris en 1943 il donna tous ses soins à la feuille clandestine qui allait devenir *France-Soir*. Il signait du pseudonyme de Pierre Thibault des articles politiques appréciés.

NOUVELLES RELIGIEUSES

Mgr Testa a reçu à Bergame, où il est né, la consécration épiscopale des mains de S. Em. le cardinal Roncalli, patriarche de Venise, lui aussi originaire de Bergame. Avant d'être nonce en Turquie, Mgr Testa fut à la nonciature de Paris l'un des principaux collaborateurs de Mgr Roncalli, alors représentant du Saint-Siège en France.

Le Saint-Père a nommé M. le chanoine Alexandre Renard, directeur des œuvres du diocèse de Lille, évêque de Versailles.

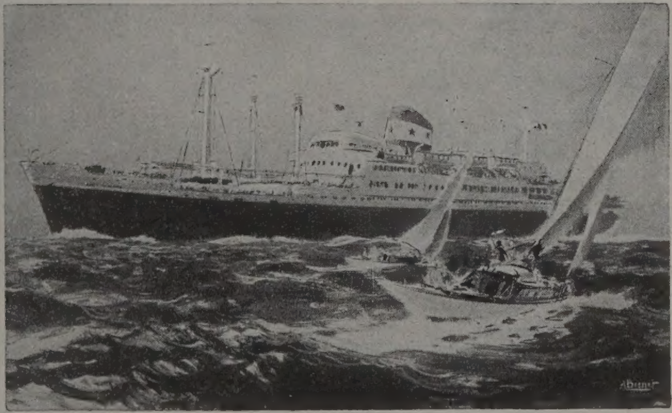
Le nouvel évêque, né à Avelin, est docteur ès lettres. Il a publié différents ouvrages très remarqués.

Malgré la grève des transports, de nombreux pèlerins sont venus à Lourdes participer au « pèlerinage national », mais les mille deux cents malades qui auraient dû assister aux cérémonies n'ont pu participer à cette manifestation.

De grandes cérémonies ont marqué à Spire le septième centenaire de la mort de saint Bernard. C'est en effet dans cette ville que le saint se rendit peu de temps avant sa mort pour aplanir les difficultés survenues entre le roi de France et le Saint-Empire romain germanique.

Plus de trente mille personnes ont assisté à ces cérémonies. On remarquait aux côtés du chancelier fédéral Adenauer, M. Schuman, ancien ministre des affaires étrangères français, et M. Georges Bidault.

Un concordat a été signé à Madrid, après de longs mois de négociations, entre le Saint-Siège et l'Etat espagnol.



Fuyez l'hiver en Europe.....
vous trouverez l'été en Amérique du Sud !

grâce aux croisières
des paquebots
"CLAUDE BERNARD" "CHARLES TELLIER"
"LAVOISIER" "LAENNEC"
"LOUIS LUMIÈRE"

COMPAGNIE MARITIME DES
CHARGEURS RÉUNIS
COMPAGNIE DE NAVIGATION
SUD-ATLANTIQUE

3, Bd Malhesherbes PARIS ANJou 08-00

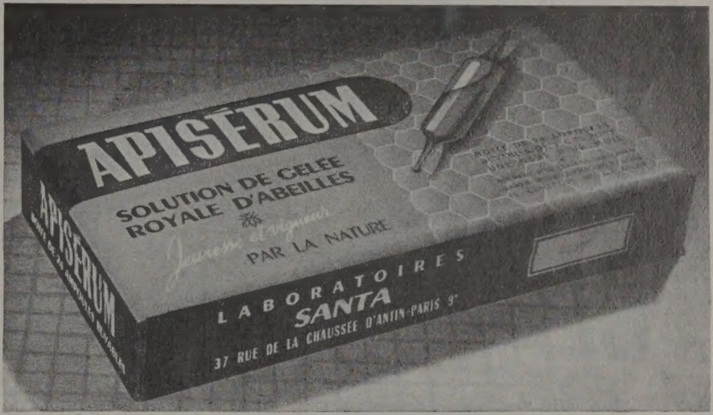
Une découverte qui peut prolonger la vie !

La "Gelée Royale" en ampoules :

- L'APISÉRUM -

Chaque ruche contient une reine dont la dimension est presque double de celle d'une abeille normale et qui est le seul insecte de la colonie à assurer les fonctions de reproduction, pondant chaque année plusieurs centaines de milliers d'œufs.

Cette taille exceptionnelle, cette extraordinaire vitalité, elle ne les doit qu'à un seul facteur : la nourriture spéciale qu'elle a reçue durant les premières étapes de sa vie. L'abeille normale et la reine naissent en effet d'œufs strictement identiques qui



donnent naissance à des larves elles aussi rigoureusement semblables ; l'augmentation de croissance n'apparaît qu'au bout de quelques jours par suite de la différence de nourriture qui sert à alimenter les futures abeilles ouvrières et la future reine.

Cet aliment extraordinaire qui va permettre à la reine d'atteindre en un temps record une taille double de l'insecte normal a été appelé par les biologistes : gelée royale. Une expérience permet d'établir sans conteste son action : on choisit au hasard dans une ruche une larve d'abeille normale qui vient de naître et on la nourrit à l'aide de « gelée royale » ; cette future abeille ouvrière se transforme rapidement en « reine ».

Ainsi, c'est la seule puissance vitalisante de la gelée royale qui permet à cet insecte son étonnant développement, qui lui confère sa taille et la pleine puissance de ses facultés sexuelles. Les biologistes avaient eu depuis longtemps leur attention attirée par cet extraordinaire facteur de croissance et de vitalisation, malheureusement son emploi en diététique humaine s'avérait délicat. La gelée royale sécrétée par les abeilles pour nourrir leur future reine est une substance extraordinairement fragile. Quatre jours après sa sécrétion, elle a perdu presque la totalité de son pouvoir actif.

Il fallait trouver un procédé de conservation de cette matière fragile. Après quatorze années de recherches et d'expériences, un biologiste passionné d'apiculture, M. de Belvefer, a réussi à obtenir cette stabilisation (nos des brevets : 641.938 et 39). Ce problème était particulièrement difficile à résoudre, car l'incorporation de la gelée royale à une substance quelconque — même sous vide et à basse température — ne lui confère aucune stabilité complémentaire.

Dès 1938, M. de Belvefer étudiait l'action de la gelée royale en vue de son utilisation en diététique humaine. Il fallait d'abord déterminer les réactions de l'organisme, car il y a loin de l'insecte à l'homme. Par ailleurs, des années étaient nécessaires afin de vérifier la durée des effets et les conséquences lointaines.

Il y a un an, M. de Belvefer pouvait annoncer la réussite de ses recherches et essais pratiques. Les dosages, la posologie et la conservation étaient au point : l'*Apisérum* était né.

Se basant sur ses travaux de laboratoire, M. de Belvefer annonçait que l'Apisérum, solution stabilisée de gelée royale, était capable de jouer un rôle capital en diététique humaine. Il avait la propriété d'être un rajeunissant extraordinaire. L'Apisérum ne devait pas empêcher la vieillesse, mais la retarder, la situer à son heure et surtout la décharger des infirmités qui la rendent si pénible. L'Apisérum devait, en régénérant les cellules de l'organisme, permettre à celui-ci de lutter plus facilement contre la maladie.

En effet, l'*Apisérum* n'est pas un remède au sens littéral et habituel du mot, c'est infiniment mieux. C'est un *super-aliment naturel concentré* de vie et de jeunesse.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la gelée royale est un rajeunissant, un revitalisant. C'est une substance capable de régénérer tout organisme fatigué, précocement vieilli. Dès les premiers jours, sensation de bien-être, de renouveau provenant d'une augmentation considérable du tonus nerveux. L'asthénie fait place à une activité juvénile, les idées noires à une naturelle joie de vivre. La mémoire et les capacités sexuelles redeviennent normales.

Après quelques semaines, l'action régénératrice de l'Apisérum se manifeste également sur l'épiderme des parties délicates du corps : visage, seins, etc. Une fraîcheur et une fermeté nouvelles apparaissent.

Les effets ci-dessus se consolident après la cure. L'action de l'Apisérum n'est pas fugace mais durable.

Des consommateurs de l'Apisérum nous écrivent :

Dr C. D. à V... — Je vais terminer ma première cure de 24 ampoules Apisérum ainsi que ma femme. Nous avons obtenu d'excellents résultats.

Mme G. D. L. à Bruxelles. — J'ai fait un essai de 12 ampoules au début d'avril. Le résultat était simplement étonnant.

Mme M. à Fouras (C.-M.). — Enchantée du résultat obtenu par la première partie de mon traitement d'Apisérum. J'en suis émerveillée.

M. A. P. à Hammam Lif (Tunisie). — Les résultats obtenus en si peu de temps grâce à l'Apisérum sont tellement importants que j'ai peine à y croire moi-même.

LABORATOIRE (I) APISÉRUM, 37, Chaussée-d'Antin, Paris-IXe

La Qualité— avant tout

Le 'Black & White' est de tous les bons Whiskys écossais celui qui donne le plus de satisfaction, car il a une tradition de qualité supérieure qui en fait le premier choix du connaisseur.

Distillé et mis en bouteilles en Ecosse

'BLACK & WHITE'
SCOTCH WHISKY

By Appointment to the late King George VI — Scotch Whisky Distillers James Buchanan & Co. Ltd.

JAMES BUCHANAN & CO. LTD., GLASGOW, ECOSSE

" GRAND V "

NYLFRANCE

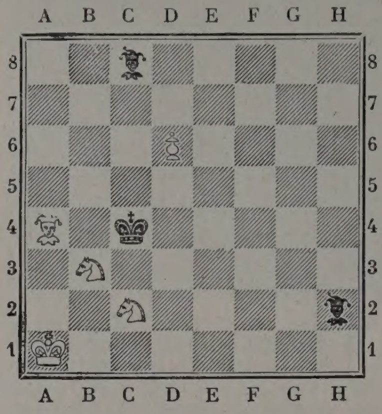
Collection
GETIEN
la marque de soutien-gorge réputée

GROS : 64, RUE LA BOÉTIE, PARIS - ELYSÉES 19-90

GN - 118

LES ÉCHECS (N° 115)

Solution de l'étude n° 116 par Bron (1er prix).



Les blancs jouent et gagnent.

Le plan de gain consiste à forcer les noirs à sacrifier un fou en échange du pion, après quoi les trois pièces mineures blanches triompheront du fou noir.

Il convient aussi de se rappeler que l'échange du fou blanc et du pion blanc contre les deux fous noirs ne gagnerait pas parce que les blancs, restant alors avec deux cavaliers, ne pourraient pas forcer le mat.

Pour le moment 1. d6-d7? ne va pas encore à cause de Fç8×d7; 2. Fa4×d7, Rç4×b3. Nulle, deux pièces mineures ne gagnant pas contre une.

1. Cb3-d2+! (ce cavalier cherche à se soustraire à l'attaque du roi noir, afin que le pion puisse avancer et gagner le fou noir. Et non 1. Cb3-a5+?, Rç4-ç3. Nulle) 1. ... Rç4-d3! (si 1. ... Rç4-ç3; 2. Cd2-é4+ voir ci-dessous). — 2. Cç2-é1+!, Rd3-é2! (si 2. ... Rd3×d2; 3. Cé1-f3+ puis 4. Cf3×h2 et 5. d6-d7. Ou si 2. ... Rd3-é3 ; 3. Cd2-f1+ et ×h2). — 3. Fa4-b5+! (un coup extrêmement subtil. Et non 3. d6-d7?, Fç8×d7. Nulle; 4. Fa4×d7, Fh2-é5+! et Fé5-ç3! gagnant un cavalier). 3. ... Ré2-d1 (3. ... R×C ; 4. Cf3+ et ×h2 gagne) ; 4. d6-d7 !, Fç8×d7 (si 4. ... Fh2-é5+ ; 5. Ra1-b1 ! texte) ; 5. Fb5×d7, Fh2-é5+ (si 5. ... R×C ; 6. Cf3+ et 7. C×h2 gagne) ; 6. Ra1-b1 !, Fé5-ç3 (espérant gagner un fou. Si 6. ... R×C ; 7. Cf3+ et 8. C×é5 gagne) ; 7. Cd2-é4 !, Fç3×é1 (si 7. ... Rd1×é1 ; 8. Cé4×ç3 gagne) ; 8. Fd7-g4 mat.

Si 1. ... Rç4-ç3 ; 2. Cd2-é4+, Rç3-ç4 ! (Si 2. ... Rç3-d3 ; 3. Cé4-ç5+, Rd3-ç4 ; 4. d6-d7, Fç8×d7 ; 5. Cç5×d7 gagne) ; 3. Ra1-b1 !! (défendant le cavalier et menaçant 4. d6-d7. Et non 3. d6-d7 ?, Fç8×d7. Nulle ; 4. Fa4×d7, Rç4-d3 gagnant un cavalier. Ni 3. Ra1-b2 ?, Fh2-é5+. Nulle ; 4. Rb2-b1, Rç4-d5 attaquant simultanément le cavalier et le pion. Ni 3. Cç2-é3+ ?, Rç4-d3 Nulle). 3. ... Rç4-d5 ; 4. d6-d7, Fç8×d7 ; 5. Cé4-f6+ et 6. Cf6×d7 gagne.

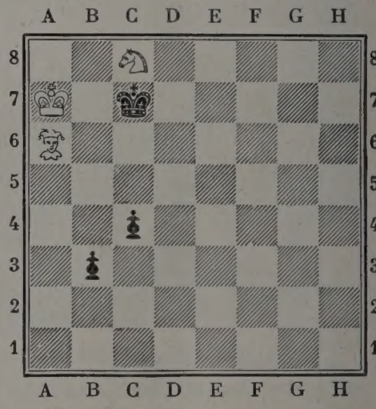
Tournoi international du Mont-Pèlerin (Suisse, du 8 au 12 avril 1953).

Voici une jolie partie de ce tournoi.

Blancs : Rossolimo (France).
Noirs : Dunkelblum (Belgique).

1. é2-é4, é7-é6. — 2. d2-d4, d7-d5. — 3. Cb1-d2, d5×é4, — 4. Cd2×é4, Cb8-d7. — 5. ç2-ç3, Ff8-é7. (Rossolimo donne les suites : 5. ... é6-é5 ; 6. d4×é5, Cd7×é5 ; 7. D×D+ et 8. Fç1-f4 mieux. Ou si 5. ... Cg8-f6 ; 6. Ff1-d3, Cf6×é4 ; 7. Fd3×é4, Cd7-f6 ; 8. Fé4-ç2, b7-b6 ; 9. Dd1-f3, Dd8-d5 ; 10. Fç2-a4+, Fç8-d7 ; 11. Fa4×d7+, Cf6×d7 ; 12. Df3-g3 mieux). — 6. Cg1-f3, Cg8-f6. — 7. Ff1-d3, 00. — 8. Cé4×f6+, Fé7×f6 (si 8. ... Cd7×f6 Rossolimo eût continué par 9. Dd1-ç2, b7-b6 ; 10. Fç1-g5, h7-h6 ; 11. Fg5×f6, Fé7×f6 ; 12. Fd3-é4, Ta8-b8 ; 13. 000). — 9. Dd1-ç2, h7-h6. — 10. Fç1-é3, é6-é5 (plus prudent était 10. ... Dd8-é7 ; 11. 000, ç7-ç5). — 11. 000, é5×d4. — 12. Cf3×d4, Dd8-é7 (mieux était 12. ... ç7-ç6 et Dd8-a5). — 13. Th1-é1 (menaçant 14. Fé3×h6), Cd7-é5. — 14. Fd3-h7+, Rg8-h8. — 15. f2-f4, Cé5-ç4. — 16. Fé3-f2, Dé7-d6. — 17. Cd4-é6, Fç8×é6. — 18. Td1×d6, Cç4×d6. — 19. Fh7-d3, Tf8-é8. — 20. ç3-ç4, b7-b6. — 21. Té1-g1, ç7-ç5. — 22. g2-g4, b6-b5. — 23. g4-g5, h6×g5. — 24. f4×g5, Ff6-é5. — 25. Dç2-é2, Fé5-f4+. — 26. Rç1-b1, g7-g6. — 27. Dé2-f3, Ff4-é5. — 28. Ff2-g3 !, Fé5×g3 (si 28. ... Fé5-d4 ; 29. Fg3×d6 !, Fd4×g1 ; 30. Fd6-é5+, Rh8-h7 ; 31. Df3-g3 ; ou 30. ... Rh8-g8 ; 31. Df3-f6, Rg8-f8 ; 32. Fd3×g6). — 29. h2×g3 (ouvrant la colonne h à la tour blanche). — 29. ... Fé6-f5. — 30. Fd3×f5, g6×f5 (si 30. ... Cd6×f5 ; 31. g3-g4). — 31. Df3-ç3+, Rh8-g8. — 32. Tg1-h1, Rg8-f8. — 33. Dç3-f6. Les noirs abandonnent.

Etude N° 117, par Kubbel (1940).

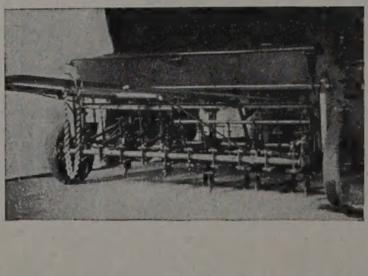


Les blancs jouent et gagnent.

ANDRÉ CHÉRON.

INVENTIONS ET NOUVEAUTÉS

LA modernisation nécessaire de leur équipement pose aux agriculteurs de difficiles problèmes de trésorerie. C'est pourquoi on s'achemine de plus en plus vers la construction d'engins polyvalents. Dans cet ordre d'idées, le semoir-sarcleur réalisé par un mécanicien angevin, M. Cochin, constitue une remarquable nouveauté. M. Cochin, après avoir simplifié et allégé le semoir traditionnel, l'a équipé de socs sarcleurs fixés sur des parallélogrammes déformables individuels, leur donnant une autonomie dans le sens vertical, ce qui évite les mauvais sous-solages produits par les inégalités du terrain. Les propriétaires des ces semoirs-sarcleurs ont constaté une amélioration de quinze sacs de blé à l'hectare.



M. Cochin étudie maintenant un dispositif adaptable au semoir, qui permettrait la distribution d'engrais de couverture pendant le sarclage. Voilà un constructeur qui a compris son temps. Tous nos compliments.

BONNES TABLES DE PARIS.

l'Auberge d'Armaillé
6, rue d'Armaillé (Étoile) - Éto. 52-49
L'AUBERGE DU FRUIT DÉFENDU
à Rueil-Malmaison - Mal. 04-93

PAVILLON DE L'ÉLYSÉE
Le restaurant de classe des Champs-Élysées
DÉJEUNERS D'AFFAIRES. DINERS DANSANTS
Grands et petits salons. Prix spéciaux
EX-LANGER — CHAMPS-ÉLYSÉES. Anj. 29-60, 85-10

RESTAURANT
Le Cabaret
G.-H. RABU
HUITRES - COQUILLAGES - CRUSTACÉS
FILETS DE SOLE « CABARET »
SES FAMEUSES GRILLADES
Salons de 6 à 50 couverts
4, av. Franklin-D.-Roosevelt Ély. 18-52
Rond-Point des Champs-Élysées

Chez Vincent
" A LA POMME D'AMOUR "
SPECIALITÉS MARSEILLAISES
69, avenue de Wagram
Place des Ternes
Carnot 34-79

LE ST-MORITZ
RESTAURANT
29, rue de Marignan - Bal. 28-80
CHAMPS-ÉLYSÉES

AUBERGE DU COUCOU
3, rue Danièle-Casanova - Opé. 56-63
Pour la défense du franc
CLAUDE COUTEL
a baissé ses prix.
Ouvert tous les jours de 11 h. 30 à minuit.

AU
PÈRE JEAN
SA GRANDE CARTE
SES MENUS à 1.000 fr. (vin compris)
1.490 fr. (vin à discrétion)
1.690 fr. (1/2 bouteille de champagne ou vin fin)
27, RUE DU COLISÉE (CH.-ÉLYSÉES). Ély. 89-70

Rech
Tous les produits de la mer ses grillades et son camembert.
SOUPERS JUSQU'A 2 HEURES DU MATIN
62, avenue des Ternes ÉTO. 38-87

KORNILOFF
SPÉCIALITÉS RUSSES ET FRANÇAISES
10, rue Jean-Mermoz
Rond-Point des Champs-Élysées
Fermé le lundi
ÉLY. 18-17

La Palette
LA MEILLEURE BOUILLABAISSE DE PARIS
HUITRES - COQUILLAGES - CRUSTACÉS
SES COQUILLES SAINT-JACQUES
Sa Bière MUNICH SOUPERS
119, BOULEVARD DU MONTPARNASSE
DAN 24-01

EL DJAZAÏR
RESTAURANT - CABARET ORIENTAL
SPECTACLE -:- ORCHESTRE
27, RUE DE LA HUCHETTE - ODÉ 96-97

LA COUPOLE
EN MONTPARNASSE
RESTAURANT - BAR - BRASSERIE
THÉS ET SOIRÉES DANSANTS
Ouvert jusqu'à 3 heures du matin. Danton 95-90

CABARETS

chez ma cousine
DINERS - SPECTACLE • 10 ATTRACTIONS
L'ambiance la plus gaie de Montmartre.
Ouvert toute la nuit.
12, rue Norvins, PLACE DU TERTRE. Mon. 49-35

LE CÉLÈBRE NIGHT - CLUB
SHEHERAZADE
3, RUE DE LIÈGE
TRI. 85-20 et 41-68

MOULIN ROUGE
BAL — MUSIC - HALL
Les meilleurs programmes dans la plus belle salle de Paris
ATTRACTIONS INTERNATIONALES ET LE FRENCH - CANCAN
Place Blanche
MON. 00-19

vient de paraître

cuisine et vins de france

sous la direction de Curnonsky

près de 3 000 recettes par les chefs les plus réputés et, pour chacune, des conseils sur le choix des vins ★ Un volume 19 × 24 cm, 864 pages, 165 photographies en couleurs dont deux cartes : vins et fromages ; nombreux hors-texte et photos en noir ★ Belle et solide reliure, jaquette illustrée en couleurs ★ Prix : 3 950 f.

prospectus-spécimen et renseignements chez tous les libraires et 13, rue Montparnasse et 114, Boulevard Raspail, Paris 6, à la librairie

LAROUSSE

LE MOIS HIPPIQUE, par TRÉ-HARDY

Calendrier et questions diverses

Les Journées d'octobre

Sur la liste des concours hippiques nationaux, octobre fait figure de mois de fin de saison. Le plus optimiste des décomptes ne peut y découvrir plus de sept réunions alors qu'août en affichait 55 et septembre 30. Il est très bien qu'il en soit ainsi : les chevaux n'ont-ils pas suffisamment tourné cette année ?... Voici les dates de quelques brèves rencontres prévues au calendrier.

Les 3 et 4 octobre aura lieu la charmante assemblée de Mérignac, en Dordogne, et ses parcours sportifs avec buttes et fossés qui en augmentent l'attrait. On galope sur un sol de bruyère élastique et ferme à la fois en laissant joyeusement s'amplifier les foulées. Il n'intéressera vraisemblablement que les gentlemen du S.O. car à la même époque prendra place l'important tournoi du Cercle de l'Etrier, à Paris, sur le terrain de Madrid aux Lacs. Les tracés réalisés par le colonel de Rolland évitent toujours le parallélisme et font une grande place aux diagonales et aux changements de direction. Pourquoi faut-il que le 4 octobre se donne, également à Paris, le concours des Sablons ? Il ne s'agit pas du même genre d'épreuves, c'est entendu ; toutefois la concordance des dates semble inopportune. Les week-ends de beau temps deviennent rares en octobre et sont terriblement disputés par les comités.

Le Grand Rassemblement de Fontainebleau

Du 8 au 11 la S.H.F. organise le Concours d'automne de Fontainebleau. L'hippodrome du Grand Parquet, où se déroulent traditionnellement les épreuves, se prête admirablement à semblable manifestation. Grande banquette, talus, rivière que l'on peut prendre dans les deux sens, double de fossés alternant avec les obstacles rapportés et les barrières de bouleau, dans un décor sylvestre justement célèbre. Il n'est pas question d'artifice à Fontainebleau, mais de « cross » véritable mis sous les yeux de connaisseurs et d'acheteurs étrangers. Des championnats divers sont appelés à un grand retentissement. La finale de celui de France se disputera le dimanche 11 octobre à 15 heures. Une compétition majeure s'il en fut.

Incertitudes olympiques

On sait que l'Australie ne semble pas désireuse de voir les sports équestres olympiques se dérouler sur son territoire. Elle refuserait aux chevaux étrangers l'entrée de celui-ci. Plusieurs pays, en revanche, se sont aussitôt proposés pour prendre les olympiades hippiques à leur compte, en particulier l'Irlande, les Etats-Unis et l'Afrique du Sud. Le C.O.I. doit se réunir en mai 1954 à Athènes. Son président, M. Otto Mayer, devra prendre une décision à ce sujet.

Offrez une lampe signée GERFAUX c'est un cadeau toujours apprécié.

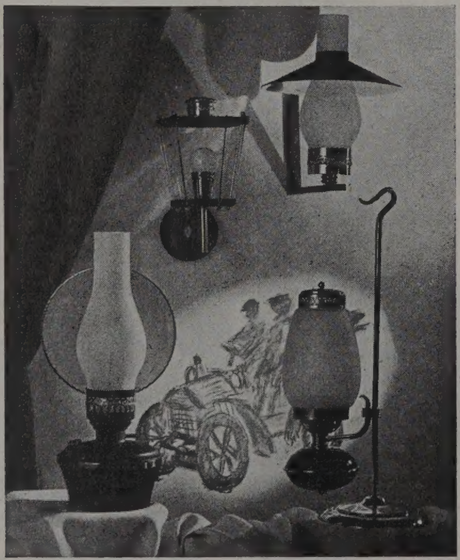
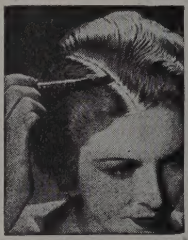


Photo Chevojon

En vente dans toutes les bonnes maisons de cadeaux, bijoutiers, éclairagistes, décorateurs.

Fabrique (gros exclusivement) :
12, rue d'Enghien, Paris (X^e) — TAItbout 98-11

PLUS DE RACINES RÉVÉLATRICES !



Entre deux teintures, le " fameux crayon capillaire "

MOORISH

Rigoureusement inoffensif 9 teintes **575 fr.**

COLORE INSTANTANÉMENT RACINES, TEMPES GRISES ET PREMIERS FILS BLANCS

(Env. sur dem. Joindre mèche-cheveux)

LE SAVON QUI FAIT FRISER CURLANEW

Spécial pour Bébés et Enfants

Le SAVON : 450 f. (pour 50 lavages)

JUVÉA, 22, r. François-Ier. Paris. Ely. 04-59

9, Pl. du Nouveau-Marché-aux-Grains. Bruxelles.

Coiffeurs, Parfumeurs, G^{ds} Magasins.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente au palais de Justice, à Paris, le 7 octobre 1953, à 14 heures,

TERRAIN à St-MANDÉ

10, rue Faidherbe. C^{ce} 543 m.
Mise à prix : 2.445.000 francs.

TERRAIN à St-MANDÉ

37, rue Jeanne-d'Arc. C^{ce} 616 m.
Mise à prix : 2.775.000 francs.
S'adr. Me MARIN, avoué, 14, rue Portalis; Fitremann et Loustre, avoués à Paris.

ARCHITECTES

PRÉVOYEZ DANS VOS IMMEUBLES A APPARTEMENTS

INCINEX

POUR LA DESTRUCTION DES RÉSIDUS MÉNAGERS

WANSON

59, av. J.-Jaurès, ARCUEIL (Seine)
Tél : ALÉsia 57-16 (6 lignes)

SOUS LA PLUIE LA NEIGE LE GEL....
VOTRE VOITURE "SE POURRIT"

...UNE HOUSSE

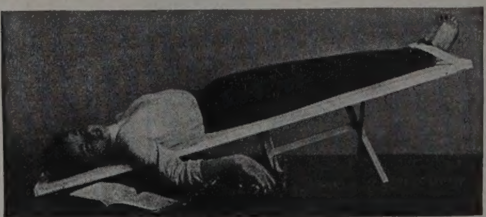
MOD'PLASTIA

LA PROTÉGERA EFFICACEMENT

EN VENTE PARTOUT - DEMANDEZ LA DOCUMENTATION
2, r. du Buisson Saint-Louis, PARIS-10e - BOL. 75-98
SALON DE L'AUTO, SALLE P, STAND 34

15 MINUTES de RELAXATION sur la PLANCHE MIRACLE

combattent efficacement descentes d'organes, déviations dorsales, vieillissement prématuré, surmenage, fatigue des jambes et frilosité.



— Rajeunissement du corps, du visage, de l'organisme ;
— Energie renouvelée ;
— Détente physique et cérébrale.
— Pour les enfants : garantie d'une croissance parfaite.

La DECLIVE JUVEA se plie en deux après usage, aucun encombrement : 8.000 francs. Modèle plus grand pour hommes : 9.500 francs. Demandez l'envoi de la notice.

SOCIÉTÉ JUVEA,
22, rue François-Ier, Paris (8e).

Imprimé sur les presses de la S. N. E. P. (Imprimerie Bobigny). Dépôt légal 4e trimestre 1953. N° 255. — Printed in France.